

Edição em língua  
portuguesa

## Legislação

Índice

I *Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade*

- ★ Regulamento (CE) nº 2978/94 do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, relativo à aplicação da resolução A.747(18) da OMI sobre o cálculo da arqueação dos tanques de lastro dos navios petroleiros com tanques de lastro segregado ..... 1
- ★ Directiva 94/55/CE do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas ..... 7
- ★ Directiva 94/56/CE do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, que estabelece os princípios fundamentais que regem os inquéritos sobre os acidentes e os incidentes no domínio da aviação civil ..... 14
- ★ Directiva 94/57/CE do Conselho, de 22 de Novembro de 1994, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas ..... 20
- ★ Directiva 94/58/CE do Conselho, de 22 de Novembro de 1994, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos ..... 28

## I

*(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)*

## REGULAMENTO (CE) Nº 2978/94 DO CONSELHO

de 21 de Novembro de 1994

relativo à aplicação da resolução A.747(18) da OMI sobre o cálculo da arqueação dos tanques de lastro dos navios petroleiros com tanques de lastro segregado

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o nº 2 do seu artigo 84º,

Tendo em conta a proposta da Comissão (1),

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social (2),

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189ºC do Tratado (3),

Considerando que o tráfego marítimo de navios petroleiros continua a dar lugar a uma poluição operacional e acidental, e que o transporte de petróleo por navios petroleiros com tanques de concepção convencional representa uma ameaça constante para o ambiente marinho;

Considerando que foram adoptadas sob os auspícios da Organização Marítima Internacional, a seguir designada «OMI», regras internacionalmente aceites aplicáveis à concepção e operação de navios petroleiros respeitadores do ambiente;

Considerando que a utilização de navios petroleiros respeitadores do ambiente beneficia tanto os Estados costeiros como a indústria;

Considerando que várias convenções internacionais estabelecem requisitos em matéria de certificação de navios petroleiros; e que o cálculo da arqueação dos tanques de lastro segregado dos navios petroleiros foi objecto de nova análise por parte da OMI;

Considerando que, com uma excepção, todos os Estados-membros ratificaram e aplicam a Convenção internacional para a prevenção da poluição por navios de 1973 e o seu protocolo de 1978, a seguir designados «convenção Marpol 73/78»; e que todos os Estados-membros ratificaram e aplicam a Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969;

Considerando que a resolução A.722(17), adoptada pela Assembleia da OMI em 6 de Novembro de 1991, e a resolução A.747(18) que a substitui, sobre o cálculo da arqueação dos tanques de lastro dos navios petroleiros com tanques de lastro segregado, adoptada pela Assembleia da OMI em 4 de Novembro de 1993, exprimem o desejo generalizado de incentivar a concepção de navios-tanque respeitadores do ambiente e a utilização de tanques de lastro segregado nos navios petroleiros;

Considerando que a Assembleia da OMI, através da resolução A.747(18), convidou os governos a i) dar instruções às autoridades portuárias no sentido de aplicarem a sua recomendação de deduzir a arqueação dos tanques de lastro segregado no cálculo das taxas baseadas na arqueação bruta aplicáveis a todos os navios-tanque com tanques de lastro segregado que observem a regra 13 do anexo I da convenção Marpol 73/78, e ii) dar instruções às autoridades de pilotagem no sentido de agirem de acordo com a mesma recomendação;

Considerando que o Conselho reconheceu a necessidade de intensificar a actuação da Comunidade ou das autoridades nacionais, consoante adequado, de modo a garantir uma resposta apropriada às exigências de segurança marítima e de prevenção da poluição marinha; e que é desejável promover a utilização de navios petroleiros de casco duplo ou de concepção alternativa que satisfaçam os requisitos da regra 13F do anexo I da convenção Marpol 73/78, tal como alterada em 6 de Março de 1992, bem como a utilização de navios petroleiros com tanques de lastro segregado;

Considerando que para efeitos do presente regulamento, os navios petroleiros de casco duplo ou de concepção

(1) JO nº C 5 de 7. 1. 1994, p. 4.

(2) JO nº C 295 de 22. 10. 1994, p. 26.

(3) Parecer do Parlamento Europeu de 3 de Maio de 1994 (JO nº C 205 de 25. 7. 1994, p. 59), posição comum do Conselho de 19 de Setembro de 1994 (JO nº C 301 de 27. 10. 1994, p. 34) e decisão do Parlamento Europeu de 16 de Novembro de 1994 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

alternativo deverão ser tratados como se os seus tanques de lastro segregado cumprissem os requisitos da regra 13 do anexo I da convenção Marpol 73/78;

Considerando que é inadequado penalizar os armadores e os operadores que utilizam navios petroleiros respeitadores do ambiente em termos de concepção e operação;

Considerando, em particular, que a cobrança de taxas calculadas com base na arqueação dos tanques de lastro segregado dos navios petroleiros constitui, nos casos em que esses tanques não são utilizados para o transporte de carga, uma desvantagem financeira para quem tomou importantes medidas com vista a um ambiente mais limpo;

Considerando que, por razões económicas, as autoridades portuárias, individualmente, não desejam ser colocadas numa posição de desvantagem no caso de serem as únicas a aplicar a resolução da OMI;

Considerando que, embora tendo sido aprovadas, as resoluções A.722(17) e A.747(18) da OMI não são aplicadas por todos os Estados-membros;

Considerando que, com vista à protecção do ambiente marinho contra a poluição por navios petroleiros de concepção convencional, as regras aprovadas internacionalmente em matéria de cobrança de taxas aos navios petroleiros pelas autoridades portuárias e de pilotagem devem ser aplicadas de modo uniforme em toda a Comunidade;

Considerando que, para evitar distorções da concorrência na Comunidade e para que possam ser alcançadas soluções eficazes e económicas, a melhor via para estabelecer uma acção concertada tendente à aplicação uniforme no respeito pelo princípio da subsidiariedade das regras internacionalmente aprovadas será a de um regulamento;

Considerando que o Estado de pavilhão ou os organismos que emitem o certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos e o certificado internacional de arqueação (1969), bem como os armadores e entidades que cobram taxas aos navios petroleiros, devem actuar conjuntamente na aplicação da resolução A.748(18) da OMI por forma a aumentar a protecção do ambiente marinho;

Considerando que em alguns Estados-membros já foram criados sistemas destinados a reduzir as taxas aplicadas aos navios respeitadores do ambiente, numa base diferente da utilizada pela resolução A.747(18) da OMI; que, em conformidade com o espírito dessa resolução, deverá ser previsto um regime alternativo de cálculo das taxas baseadas na arqueação, que consista num diferencial percentual em relação à tarifa normal, de modo a que a redução média seja pelo menos idêntica à prevista nessa resolução; que deverá, além disso, ser assegurado que os navios petroleiros com tanques de lastro segregado sejam sempre objecto de um tratamento não menos favorável, mesmo quando as taxas não sejam calculadas com base na arqueação,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### Artigo 1º

As autoridades portuárias e as autoridades de pilotagem na Comunidade deverão, em conformidade com o disposto no presente regulamento:

- a) Dar execução na Comunidade à resolução A.747(18) sobre o cálculo de arqueação dos tanques de lastro segregado dos navios petroleiros, adoptada pela Assembleia da OMI em 4 de Novembro de 1993, cujo anexo consta do anexo I ao presente regulamento, de modo a incentivar a utilização de navios petroleiros com tanques de lastro segregado, incluindo navios petroleiros de casco duplo ou de concepção alternativa;
- b) Aplicar um regime de redução das taxas cobradas aos navios petroleiros com tanques de lastro segregado, calculado numa base diferente, mas no mesmo espírito, da resolução A.747(18) da OMI.

#### Artigo 2º

O presente regulamento é aplicável aos navios petroleiros:

- que possam transportar lastro segregado em tanques para esse efeito,
- que tenham sido concebidos, construídos, adaptados, equipados e sejam explorados como navios petroleiros com tanques de lastro segregado, incluindo navios petroleiros de casco duplo e de concepção alternativa,
- que satisfaçam os requisitos da Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969 e
- que disponham do certificado internacional de arqueação (1969).

#### Artigo 3º

1. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «Navio petroleiro», qualquer navio que corresponda à definição de navio petroleiro do nº 4 da regra 1 do anexo I da convenção Marpol 73/78;
- b) «Lastro segregado», o lastro que corresponda à definição de lastro segregado do nº 17 da regra 1 do anexo I da convenção Marpol 73/78;
- c) «Tanque de lastro segregado», um tanque utilizado exclusivamente para o transporte de lastro segregado;
- d) «Navio petroleiro com tanques de lastro segregado», qualquer navio petroleiro equipado com tanques de lastro segregado que possua um certificado emitido pelo governo do Estado de pavilhão ou por outros

organismos autorizados por esse Estado a emitir esse certificado, que comprove a sua qualidade de navio petroleiro dotado de tanques de lastro segregado. O cumprimento deste requisito deve ser expressamente mencionado pela entidade emissora na rubrica pertinente do suplemento do certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos;

- e) «Navio petroleiro de casco duplo», qualquer navio petroleiro dotado de tanques de lastro segregado construído de acordo com os requisitos estabelecidos no nº 3 da regra 13 F do anexo I da convenção Marpol 73/78;
- f) «Navio petroleiro de concepção alternativa», qualquer petroleiro com tanques de lastro segregado construído de acordo com os requisitos estabelecidos nos nºs 4 e 5 da regra 13 F do anexo I da convenção Marpol 73/78;
- g) «Convenção Marpol 73/78», a Convenção internacional para a prevenção da poluição por navios de 1973, com a redacção que lhe foi dada pelo respectivo protocolo de 1978, na versão em vigor no momento da adopção do presente regulamento;
- h) «Autoridade portuária», qualquer entidade pública ou privada que cobre taxas aos navios pela disponibilização de instalações e pela prestação de serviços à navegação;
- i) «Autoridade de pilotagem», qualquer entidade pública ou privada habilitada a prestar serviços de pilotagem à navegação;
- j) «Arqueação bruta», a medida do tamanho total de um navio nos termos da Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969;
- k) «Arqueação bruta reduzida», a arqueação bruta de um navio petroleiro obtida deduzindo da arqueação bruta total do navio a arqueação bruta dos tanques de lastro segregado determinada de acordo com a fórmula indicada no nº 4 do anexo I ao presente regulamento.

2. Constam do anexo II as definições da convenção Marpol 73/78 relativamente aos conceitos das alíneas a), b), e) e f) do nº 1.

#### Artigo 4º

Para efeitos do presente regulamento, o organismo competente que emitir o certificado internacional de arqueação (1969) de um navio petroleiro com tanques de lastro segregado, cuja arqueação tenha sido calculada segundo as regras da Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969, deve inserir na rubrica «Observações» uma declaração nos termos do nº 3 do anexo I do presente regulamento que indique:

- i) a arqueação dos tanques de lastro segregado do navio; a arqueação deve ser calculada de acordo com o método e o procedimento fixados no nº 4 do anexo I do presente regulamento e
- ii) a arqueação bruta reduzida do navio.

#### Artigo 5º

1. Ao calcular taxas aplicáveis a navios petroleiros total ou parcialmente baseadas no valor da arqueação bruta (AB) do navio, as autoridades portuárias e de pilotagem devem excluir a arqueação dos tanques de lastro segregado dos petroleiros, de modo a basear os seus cálculos na arqueação bruta reduzida do navio indicada na rubrica «Observações» do respectivo certificado internacional de arqueação (1969).

2. Em alternativa, as autoridades portuárias e de pilotagem assegurarão que a taxa aplicável aos navios petroleiros abrangidos pelo presente regulamento nos termos do artigo 2º será, pelo menos, 17% inferior à taxa aplicável aos navios-tanque de igual arqueação bruta não equipados com tanques de lastro segregado.

As autoridades portuárias e de pilotagem que já apliquem, em 13 de Junho de 1994, um sistema de taxa fixa tal como estabelecido no primeiro parágrafo, mas baseado numa percentagem inferior, deverão aplicar o valor mínimo de 17% o mais tardar em 1 de Janeiro de 1997.

3. Se as taxas forem calculadas com base diferente da arqueação bruta, as autoridades portuárias e de pilotagem assegurarão que os navios petroleiros com tanques de lastro segregado terão um tratamento não menos favorável do que o concedido nos casos em que as taxas sejam calculadas nos termos dos nºs 1 ou 2.

4. As autoridades portuárias e de pilotagem deverão aplicar a todos os navios petroleiros com tanques de lastro segregado apenas um dos métodos referidos nos nºs 1, 2 e 3.

#### Artigo 6º

O anexo I do presente regulamento pode ser alterado nos termos do procedimento previsto no artigo 7º, a fim de tomar em consideração as alterações à resolução A.747(18) da OMI e às convenções internacionais pertinentes que vierem a entrar em vigor.

#### Artigo 7º

1. A Comissão será assistida por um comité composto por representantes dos Estados-membros e presidido pelo representante da Comissão. O comité será convocado pela Comissão sempre que necessário para a aplicação do presente regulamento.

2. O comité adoptará o seu regulamento interno.

3. No que se refere às questões abrangidas pelo artigo 6º, é aplicável o seguinte procedimento:

- a) O representante da Comissão submeterá à apreciação do comité um projecto das medidas a tomar. O comité emitirá o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da

urgência da questão em causa. O parecer será emitido por maioria, nos termos previstos no nº 2 do artigo 148º do Tratado para a adopção das decisões que o Conselho é chamado a tomar sob proposta da Comissão. Nas votações no comité, os votos dos representantes dos Estados-membros estão sujeitos à ponderação definida no mesmo artigo. O presidente não participa na votação.

- b) A Comissão adoptará as medidas projectadas desde que sejam conformes com o parecer do comité.
- c) Se as medidas projectadas não forem conformes com o parecer do comité, ou na ausência de parecer, a Comissão submeterá sem demora ao Conselho uma proposta relativa às medidas a tomar. O Conselho deliberará por maioria qualificada. Se, no termo de um prazo de três meses a contar da data em que o assunto foi submetido à apreciação do Conselho, este ainda não tiver deliberado, a Comissão adoptará as medidas propostas.

#### *Artigo 8º*

1. Os Estados-membros adoptarão oportunamente, embora antes de 31 de Dezembro de 1995, as disposições legislativas, regulamentares ou administrativas necessárias para a execução do presente regulamento.

Essas medidas devem abranger, nomeadamente, a organização, os procedimentos e os meios de controlo.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

Feito em Bruxelas, em 21 de Novembro de 1994.

2. Os Estados-membros transmitirão anualmente à Comissão todas as informações disponíveis relativas à aplicação do presente regulamento, incluindo as infrações cometidas pelas suas autoridades portuárias e de pilotagem.

3. Quando os Estados-membros adoptarem as medidas referidas no nº 1, estas devem incluir uma referência ao presente regulamento ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

4. Os Estados-membros comunicarão imediatamente à Comissão todas as disposições de direito interno que adoptarem no domínio regido pelo presente regulamento. A Comissão informará do facto os outros Estados-membros.

#### *Artigo 9º*

1. A Comissão efectuará anualmente uma análise da execução do presente regulamento, depois de ter recebido os relatórios apresentados pelos Estados-membros tal como prescrito no artigo 8º

2. A Comissão apresentará até 31 de Dezembro de 1998 ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório de avaliação do funcionamento do regime estabelecido no artigo 5º

#### *Artigo 10º*

O presente regulamento entra em vigor em 1 de Janeiro de 1996.

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

M. WISSMANN

## ANEXO I

## Cálculo de arqueação dos tanques de lastro segregado dos navios petroleiros

A fim de utilizarem uma base uniforme para o cálculo de arqueação dos tanques de lastro segregado dos navios petroleiros, as administrações, os organismos habilitados para emitir certificados internacionais e as entidades que cobram taxas aos petroleiros devem reger-se pelos seguintes princípios:

1. O navio deve ser certificado como navio petroleiro com tanques de lastro segregado tal como consta do ponto 5 do suplemento do certificado internacional de prevenção contra a poluição por hidrocarbonetos, devendo a localização dos tanques de lastro segregado ser indicada no ponto 5.2 desse suplemento.
2. Os tanques de lastro segregado são os tanques destinados exclusivamente a água de lastro segregado, tal como definido no nº 17 da regra 1 do anexo I da convenção Marpol 73/78. Os tanques de lastro segregado devem dispor de um sistema independente de bombagem e de condutas, destinado exclusivamente à tomada de água de lastro do mar e à descarga dessa mesma água para o mar. Não pode haver nenhuma ligação entre os tanques de lastro segregado e o sistema de água doce. Os tanques de lastro segregado não podem ser utilizados para o transporte de carga ou para o armazenamento de materiais do navio.
3. No certificado internacional de arqueação (1969), na rubrica «Observações», deve ser feita a seguinte menção para indicar a arqueação dos tanques de lastro segregado dos navios petroleiros:

«Os tanques de lastro segregado estão conformes com a regra 13 do anexo I da Convenção internacional sobre a prevenção da poluição por navios de 1973, com a redacção que lhe foi dada pelo respectivo protocolo de 1978, sendo a arqueação total desses tanques utilizados exclusivamente para água de lastro segregado de ...».

A arqueação bruta reduzida a utilizar para efeitos do cálculo das taxas baseadas na arqueação é de ...».

4. A arqueação dos tanques de lastro segregado acima referidos deve ser calculada através da seguinte fórmula:

$$K_1 \times V_b$$

sendo:

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$  (ou utilizando os coeficientes indicados na tabela do apêndice 2 da Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969).

$V =$  volume total de todos os espaços fechados do navio, expresso em metros cúbicos, tal como definido na regra 3 da Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969.

$V_b =$  o volume total dos tanques de lastro segregado, expresso em metros cúbicos, determinado de acordo com a regra 6 da Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969.

## ANEXO II

## Definições da convenção Marpol 73/78 relativamente aos conceitos do nº 1, alíneas a), b), e) e f), do artigo 3º

## Ad alínea a) do nº 1

«Navio petroleiro», significa um navio construído ou adaptado fundamentalmente para transporte de hidrocarbonetos a granel nos seus espaços de carga, incluindo navios de carga combinada e qualquer «navio-tanque para transporte de produtos químicos», tal como definido no anexo II à presente convenção, quando transporte um carregamento total ou parcial de hidrocarbonetos a granel.

«Navio de carga combinada» significa um navio projectado para transporte quer de hidrocarbonetos quer de carga sólida a granel.

«Navio-tanque para transporte de produtos químicos», significa um navio construído ou adaptado fundamentalmente para transporte de substâncias líquidas nocivas a granel, incluindo qualquer navio petroleiro, tal como definido no anexo I à presente convenção, quando transporte um carregamento total ou parcial de substâncias líquidas nocivas a granel.

## Ad alínea b) do nº 1

«Lastro segregado» significa a água de lastro contida num tanque, que está completamente separado dos sistemas de carga de hidrocarbonetos e de combustível líquido, e que é exclusivamente utilizado para lastro, ou para lastro e outras cargas que não sejam hidrocarbonetos ou substâncias nocivas, tal como definidos nos anexos à presente convenção.

## Ad alínea e) do nº 1

«Navio petroleiro de casco duplo» significa um navio petroleiro cujo tanque de carga está protegido em todo o seu comprimento por tanques de lastro ou outros espaços que não sejam os tanques para combustível ou carga.

## Ad alínea f) do nº 1

«Navio petroleiro de concepção alternativa» significa um navio petroleiro:

- concebido de forma a que a pressão da carga e do vapor exercida na chaparia do fundo do casco que constitui uma separação única entre a carga e o mar não exceda a pressão hidrostática exterior da água,
- construído segundo métodos que garantam pelo menos o mesmo nível de protecção contra a poluição por hidrocarbonetos em caso de abaloamento ou de encalhe e sejam, em princípio, aprovados pelo Comité para a protecção do meio marinho, com base em directrizes definidas pela organização.

## DIRECTIVA 94/55/CE DO CONSELHO

de 21 de Novembro de 1994

relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 75º,

Tendo em conta a proposta da Comissão (1),

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social (2),

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189ºC do Tratado (3),

1. Considerando que o transporte rodoviário nacional e internacional de mercadorias perigosas tem crescido consideravelmente ao longo dos anos, aumentando o risco em caso de acidentes;
2. Considerando que todos os Estados-membros, com excepção da Irlanda, são partes no Acordo europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por estrada, a seguir designado «ADR», cujo âmbito de aplicação geográfico não se limita à Comunidade, o qual estabelece regras de segurança uniformes para o transporte internacional rodoviário de mercadorias perigosas; que é, pois, desejável que o âmbito de aplicação dessas regras se estenda ao tráfego nacional para harmonizar as condições em que se processa o transporte rodoviário de mercadorias perigosas na Comunidade;
3. Considerando que não há legislação comunitária que abarque toda a gama de medidas necessárias para garantir a segurança do transporte de mercadorias perigosas e que as medidas nacionais variam de Estado-membro para Estado-membro; que essas divergências criam obstáculos à livre prestação de serviços de transporte e à livre circulação de veículos

e de equipamentos de transporte; que, para ultrapassar esses obstáculos, há que estabelecer regras uniformes para o transporte intracomunitário;

4. Considerando que uma acção desta natureza deve ser executada a nível comunitário a fim de garantir a coerência com outras disposições comunitárias, assegurar um grau suficiente de harmonização que facilite a livre circulação de mercadorias e serviços e garantir um elevado nível de segurança nas operações de transporte nacionais e internacionais;
5. Considerando que o disposto na presente directiva não prejudica o compromisso assumido pela Comunidade e pelos Estados-membros, de acordo com os objectivos definidos no capítulo 19 da agenda 21 da CNUAD (Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento) do Rio de Janeiro, que teve lugar em Junho de 1992, de se empenharem na harmonização futura dos sistemas de classificação das substâncias perigosas;
6. Considerando que não há ainda legislação comunitária específica que regule as condições de segurança em que devem ser transportados os agentes biológicos e os microrganismos geneticamente modificados abrangidos pelas directivas 90/219/CEE (4), 90/220/CEE (5) e 90/679/CEE (6);
7. Considerando que o disposto na presente directiva toma em consideração outras políticas comunitárias nos domínios da segurança dos trabalhadores, da construção de veículos e da protecção do ambiente;
8. Considerando que os Estados-membros continuam a ser livres de regulamentar qualquer transporte de mercadorias perigosas efectuado no respectivo território por veículos não abrangidos pela directiva, independentemente da respectiva matrícula;
9. Considerando que os Estados-membros devem poder aplicar normas de circulação específicas ao transporte de mercadorias perigosas no respectivo território;

(1) JO nº C 17 de 20. 1. 1994, p. 6.

(2) JO nº C 195 de 18. 7. 1994, p. 15.

(3) Parecer do Parlamento Europeu de 3 de Maio de 1994 (JO nº C 205 de 25. 7. 1994, p. 54), posição comum do Conselho de 19 de Setembro de 1994 (JO nº C 301 de 27. 10. 1994, p. 25) e decisão do Parlamento Europeu de 17 de Novembro de 1994 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

(4) JO nº L 117 de 8. 5. 1990, p. 1.

(5) JO nº L 117 de 8. 5. 1990, p. 15.

(6) JO nº L 374 de 31. 12. 1990, p. 1.

10. Considerando que os Estados-membros devem poder manter os seus requisitos em matéria de garantia de qualidade em relação a determinadas operações nacionais de transporte até que a Comissão apresente ao Conselho um relatório a esse respeito;
11. Considerando que as disposições do ADR permitem a conclusão de acordos que o derroguem e que os numerosos acordos concluídos com base bilateral entre os Estados-membros entravam a livre prestação de serviços de transporte de mercadorias perigosas; que a inclusão nos anexos da presente directiva das disposições necessárias deverá obviar à necessidade dessas derrogações; que é conveniente prever um período de transição durante o qual os acordos existentes possam continuar a ser aplicados entre os Estados-membros;
12. Considerando que é necessário transpor para o direito comunitário as disposições do ADR, nomeadamente os requisitos em matéria de construção de veículos que transportem mercadorias perigosas; que, neste contexto, é conveniente prever um período de transição que permita aos Estados-membros manter temporariamente certas disposições específicas nacionais relativas aos requisitos de construção dos veículos matriculados no respectivo território;
13. Considerando que, para aumentar a transparência em benefício de todos os agentes económicos, devem ser utilizados os procedimentos de informação existentes no domínio das propostas legislativas nacionais conexas;
14. Considerando que os Estados-membros devem manter o direito de aplicar ao transporte nacional normas conformes com as recomendações multimodais da Organização das Nações Unidas sobre o transporte de mercadorias perigosas, na medida em que o ADR não está ainda totalmente harmonizado com essas recomendações, normas que devem facilitar o transporte intermodal de mercadorias perigosas;
15. Considerando que os Estados-membros devem poder regulamentar ou proibir o transporte rodoviário de determinadas mercadorias perigosas no respectivo território, embora exclusivamente por razões que não se relacionem com a segurança do transporte; que, neste contexto, os Estados-membros podem reservar-se o direito de impor a determinados transportes de matérias muito perigosas a utilização da via férrea ou navegável ou podem manter em relação a determinadas matérias muito perigosas a exigência de utilização de embalagens muito específicas;
16. Considerando que, para efeitos da presente directiva, os Estados-membros devem poder aplicar normas mais ou menos rigorosas a determinadas operações de transporte efectuadas no respectivo território em veículos aí matriculados;
17. Considerando que a harmonização de condições deve ter em conta as condições nacionais específicas e que, por consequência, a presente directiva deve ter a flexibilidade suficiente, possibilitando que os Estados-membros concedam determinadas derrogações; que a utilização de novas aplicações tecnológicas e industriais não deve ser prejudicada e que devem prever-se derrogações de carácter temporário para o efeito;
18. Considerando que os veículos matriculados em países terceiros devem ser autorizados a efectuar transportes internacionais no território dos Estados-membros desde que satisfaçam as disposições do ADR;
19. Considerando que deve ser possível adaptar rapidamente a presente directiva ao progresso técnico, de modo a ter em conta as novas disposições estabelecidas no ADR e a decidir da aplicação e execução de medidas urgentes em caso de acidentes ou incidentes; que, para o efeito, é conveniente criar um comité e estabelecer um processo de estreita cooperação entre os Estados-membros e a Comissão no âmbito desse comité;
20. Considerando que os anexos da presente directiva contêm disposições relativas à formação profissional de certos condutores de veículos que transportam mercadorias perigosas por estrada; e que, por essa razão, deve ser revogada a Directiva 89/684/CEE do Conselho, de 21 de Dezembro de 1989, relativa à formação profissional de certos condutores de veículos que transportam mercadorias perigosas por estrada <sup>(1)</sup>,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

## CAPÍTULO I

### Âmbito de aplicação, definições e disposições gerais

#### Artigo 1º

1. A presente directiva aplica-se ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas efectuado nos Estados-membros ou entre eles. Não se aplica ao transporte de mercadorias

<sup>(1)</sup> JO nº L 398 de 30. 12. 1989, p. 33.

perigosas efectuado por veículos pertencentes ou sob a responsabilidade das Forças Armadas.

2. As disposições da presente directiva não prejudicam, todavia, o direito dos Estados-membros de estabelecerem, na observância do direito comunitário, requisitos em matéria de:

- a) Transporte nacional e internacional de mercadorias perigosas efectuado no respectivo território por veículos não abrangidos pela presente directiva;
- b) Regras de circulação específicas ao transporte nacional e internacional de mercadorias perigosas;
- c) Garantia de qualidade das empresas, de acordo com as normas ISO 9001 e 9002, quando efectuam transportes nacionais:
  - i) de matérias e objectos explosivos da classe 1, sempre que a quantidade de matéria explosiva contida exceda, por unidade de transporte:
    - 1 000 kg para a divisão 1.1, ou
    - 3 000 kg para a divisão 1.2, ou
    - 5 000 kg para as divisões 1.3 e 1.5,
  - ii) em cisternas ou contentores-cisterna de capacidade total superior a 3 000 litros de matérias muito perigosas a seguir indicadas:
    - Matérias da classe 2
      - gases enumerados nas alíneas a) b) c) d) e) f) g) h) i) j) k) l) m) n) o) p) q) r) s) t) u) v) w) x) y) z)
      - gases liquefeitos fortemente refrigerados dos artigos 7ºb) e 8ºb)
      - Matérias líquidas das classes 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1 e 8
        - que não figurem numa das alíneas b) ou c) dessas classes
        - ou que, nela figurando, tenham um código de perigo com três ou mais caracteres significativos (zero excluído),
    - iii) pacotes da classe 7 (matérias radioactivas) seguintes: pacotes de matérias físeis, pacotes de tipo B(U), pacotes de tipo B(M).

O âmbito de aplicação das disposições nacionais relativas a estes requisitos não pode ser alargado.

As referidas disposições deixarão de ser aplicáveis se medidas análogas forem tornadas obrigatórias por disposições comunitárias.

Até de 31 de Dezembro de 1998, a Comissão apresentará ao Conselho um relatório de avaliação dos aspectos de segurança abrangidos pela presente alínea, acompanhado de uma proposta adequada quer de prorrogação destas disposições quer da sua revogação.

### Artigo 2º

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- «ADR», o Acordo europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por estrada, concluído em Genebra em 30 de Setembro de 1957, com as alterações que lhe tenham sido introduzidas,
- «veículo», qualquer veículo a motor destinado a circular na via pública, completo ou incompleto, tendo pelo menos quatro rodas e uma velocidade máxima, por construção, superior a 25 km/h, bem como os seus reboques, com excepção dos veículos que se deslocam sobre carris, dos tractores agrícolas e florestais e de todas as máquinas móveis,
- «mercadorias perigosas», as matérias e objectos cujo transporte rodoviário seja proibido ou autorizado apenas em determinadas condições estabelecidas nos anexos A e B da presente directiva,
- «transporte», qualquer operação de transporte rodoviário efectuada por um veículo total ou parcialmente em vias públicas no território de um Estado-membro, incluindo as operações de carga e descarga abrangidas pelos anexos A e B, sem prejuízo do regime previsto pelas legislações dos Estados-membros no que respeita à responsabilidade relativa a essas operações.

Excluem-se desta definição as operações de transporte efectuadas exclusivamente dentro do perímetro de um espaço confinado.

### Artigo 3º

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 6º, não é autorizado o transporte rodoviário de mercadorias perigosas cujo transporte seja proibido nos anexos A e B.
2. Sob reserva das demais disposições da presente directiva, é autorizado o transporte das demais mercadorias perigosas enumeradas no anexo A, desde que seja efectuado em conformidade com as condições estabelecidas nos anexos A e B, nomeadamente no que diz respeito:

- a) À embalagem e rotulagem das mercadorias em questão
- e
- b) À construção, equipamento e bom funcionamento dos veículos que transportam as mercadorias em questão.

## CAPÍTULO II

## Derrogações, restrições e isenções

## Artigo 4º

Os Estados-membros podem, exclusivamente para efeitos das operações de transporte nacional efectuadas por veículos matriculados nos respectivos territórios, manter em vigor as disposições legislativas nacionais relativas ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas que sejam compatíveis com as recomendações das Nações Unidas sobre o transporte de mercadorias perigosas até à data em que os anexos A e B forem revistos a fim de se conformarem com essas recomendações. Os Estados-membros devem informar a Comissão do facto.

## Artigo 5º

1. Sem prejuízo de outras disposições comunitárias, nomeadamente das relativas ao acesso ao mercado, os Estados-membros mantêm o direito de regulamentar ou proibir, exclusivamente por razões que não se relacionem com a segurança durante o transporte como, nomeadamente, razões ligadas à segurança nacional ou a protecção do ambiente, o transporte de determinadas mercadorias perigosas no respectivo território nacional.

2. As regulamentações impostas pelos Estados-membros aos veículos que efectuem transportes internacionais através do respectivo território, e autorizadas nos termos do «marginal» 10 599 do anexo B, devem ser limitadas localmente, aplicar-se tanto aos transportes nacionais como aos transportes internacionais e não podem originar discriminações.

3. a) Os Estados-membros podem aplicar disposições mais rigorosas no que se refere aos transportes efectuados por veículos matriculados ou autorizados a circular nos respectivos territórios, mas não no que respeita à sua construção.

b) Todavia, os Estados-membros podem manter as suas disposições nacionais específicas respeitantes ao centro de gravidade dos veículos-cisterna matriculados no respectivo território até à eventual alteração do «marginal» 211.128 que consta do anexo B, embora, o mais tardar, até 31 de Dezembro de 1998.

4. Se um Estado-membro considerar que as disposições aplicáveis em matéria de segurança se revelaram insuficientes em caso de acidente ou incidente para limitar os perigos inerentes ao transporte e se for urgente actuar, notificará a Comissão, na fase de projecto, das medidas que tenciona tomar. A Comissão, agindo nos termos do procedimento previsto no artigo 9º, decidirá se se deve autorizar a aplicação dessas medidas e determinará a sua duração.

5. Os Estados-membros podem manter as disposições nacionais aplicáveis em 31 de Dezembro de 1996 relativamente:

- aos transportes de matérias da classe 1.1,
- aos transportes de gases tóxicos, instáveis e/ou inflamáveis da classe 2,
- aos transportes de matérias que contenham dioxinas ou furanos,
- ou aos transportes em cisternas ou contentores-cisterna de capacidade superior a 3 000 litros de matérias líquidas das classes 3, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1 ou 8 que não constem das alíneas b) ou c) dessas classes.

As referidas disposições apenas podem referir-se:

- à proibição de efectuar esses transportes por estrada quando for possível efectua-los por via férrea ou navegável,
- à obrigação de utilizar determinados itinerários preferenciais,
- a qualquer outra disposição relativa às embalagens de matérias que contenham dioxinas ou furanos.

Estas disposições não podem ser alargadas nem tornadas mais rigorosas. Os Estados-membros devem comunicar essas disposições nacionais à Comissão, que informará os restantes Estados-membros.

## Artigo 6º

1. Os Estados-membros podem autorizar o transporte rodoviário nos respectivos territórios de mercadorias perigosas classificadas, embaladas e rotuladas em conformidade com os requisitos internacionais em matéria de transporte marítimo ou aéreo, sempre que a operação de transporte inclua um trajecto por via marítima ou aérea.

2. O disposto nos anexos A e B relativamente às línguas a utilizar na marcação ou na documentação necessária não se aplica às operações de transporte limitadas ao território de um único Estado-membro. Os Estados-membros podem autorizar a utilização de línguas distintas das previstas nos anexos A e B para os transportes efectuados no respectivo território.

3. Os Estados-membros podem autorizar a utilização no respectivo território de veículos construídos antes de 1 de Janeiro de 1997 que não estejam conformes com as suas disposições, mas que tenham sido construídos em conformidade com os requisitos nacionais aplicáveis em 31 de Dezembro de 1996, desde que os referidos veículos mantenham os níveis de segurança requeridos.

4. Os Estados-membros podem manter as disposições nacionais em vigor em 31 de Dezembro de 1996 no que se refere à construção, utilização e condições de circula-

ção de novos recipientes na acepção do «marginal» 2212 do anexo A e de novas cisternas que se desviem das disposições dos anexos A e B, até serem incorporadas nos referidos anexos referências a normas para a construção e utilização de cisternas e recipientes que tenham o mesmo carácter obrigatório que as disposições da presente directiva e, o mais tardar, até 31 de Dezembro de 1998. Os recipientes e cisternas fabricados antes de 1 de Janeiro de 1999 que mantenham os níveis de segurança requeridos podem continuar a ser utilizados nas condições iniciais.

5. Os Estados-membros podem manter em vigor disposições nacionais distintas das previstas nos anexos A e B no que se refere à temperatura de referência para o transporte em território nacional de gases liquefeitos e suas misturas enquanto não tiverem sido integradas em normas europeias disposições relativas às temperaturas de referência adequadas para determinadas zonas climáticas e não tiverem sido incluídas referências a essas normas nos anexos A e B.

6. Os Estados-membros podem autorizar a utilização, para transporte no respectivo território, de embalagens fabricadas antes de 1 de Janeiro de 1997 mas que não tenham sido certificadas em conformidade com as disposições do ADR, desde que tais embalagens tenham aposta a data de fabrico e possam ser aprovadas nos ensaios previstos na legislação nacional em vigor em 31 de Dezembro de 1996, e mantenham os níveis de segurança necessários (incluindo eventuais ensaios e inspecções), de acordo com o seguinte regime: grandes recipientes metálicos para mercadorias a granel e tambores de metal com capacidade superior a 50 litros, por um período máximo de quinze anos a contar da data de fabrico; outras embalagens de metal e todas as embalagens de plástico, por um período máximo de cinco anos a contar da data de fabrico, embora não para além de 31 de Dezembro de 1998.

7. Os Estados-membros podem autorizar até 31 de Dezembro de 1998 o transporte no respectivo território de determinadas mercadorias perigosas embaladas antes de 1 de Janeiro de 1997, desde que essas mercadorias se encontrem classificadas, embaladas e rotuladas em conformidade com os requisitos fixados na legislação nacional em vigor antes de 1 de Janeiro de 1997.

8. Os Estados-membros podem manter, para as operações de transporte efectuadas por veículos matriculados no respectivo território, as disposições legislativas nacionais em vigor em 31 de Dezembro de 1996 relativas à afixação de um código de emergência em vez do número de identificação do perigo previsto no anexo B.

9. Os Estados-membros podem, depois de consultar a Comissão, manter em vigor disposições menos rigorosas do que as estabelecidas nos anexos A e B para o transporte no respectivo território de pequenas quantidades de determinadas mercadorias perigosas, com excepção de matérias de radioactividade média ou alta.

10. Sob reserva de que seja garantida a segurança, os Estados-membros podem conceder derrogações temporárias aos anexos A e B para que se possa proceder, no respectivo território, aos ensaios necessários com vista a alterar as disposições desses anexos de modo a adaptá-los à evolução das técnicas e da indústria. A Comissão será informada e informará os outros Estados-membros desse facto.

As derrogações temporárias, acordadas entre as autoridades competentes dos Estados-membros com base nos «marginais» 2 010 e 10 602 dos anexos A e B, devem tomar a forma de um acordo multilateral proposto às autoridades competentes de todos os Estados-membros pela autoridade que tomar a iniciativa do acordo. A Comissão será informada do facto.

As derrogações referidas nos primeiro e segundo parágrafos devem ser aplicadas sem discriminações baseadas na nacionalidade ou no local de estabelecimento do expedidor, da transportadora ou do destinatário, ter duração máxima de cinco anos e não ser renováveis.

11. Os Estados-membros podem autorizar no respectivo território o transporte *ad hoc* de mercadorias perigosas ou a realização de transportes proibidos nos anexos A e B, ou ainda a realização de transportes em condições distintas das previstas nos anexos A e B.

12. Sem prejuízo do nº 2 e o mais tardar até 31 de Dezembro de 1998, os Estados-membros podem aplicar os acordos em vigor concluídos com outros Estados-membros em conformidade com o ADR, sem discriminações baseadas na nacionalidade ou no local de estabelecimento do expedidor, da transportadora ou do destinatário. As demais derrogações permitidas pelos «marginais» 2 010 e 10 602 dos anexos A e B devem obedecer aos requisitos do nº 10.

#### Artigo 7º

Sob reserva das disposições nacionais ou comunitárias relativas ao acesso ao mercado, os veículos matriculados ou autorizados a circular em países terceiros são autorizados a efectuar transportes internacionais de mercadorias perigosas na Comunidade, desde que esses transportes estejam em conformidade com as disposições do ADR.

### CAPÍTULO III

#### Disposições finais

#### Artigo 8º

As alterações necessárias à adaptação dos anexos A e B ao progresso científico e técnico nos domínios abrangidos

pela presente directiva, a fim de ter em conta as alterações dos anexos do ADR, serão adoptadas nos termos do procedimento previsto no artigo 9º

#### *Artigo 9º*

1. A Comissão será assistida por um Comité para o transporte de mercadorias perigosas, a seguir designado «comité», composto por representantes dos Estados-membros e presidido pelo representante da Comissão.

2. O representante da Comissão submeterá à apreciação do comité um projecto das medidas a tomar. O comité emitirá o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa. O parecer será emitido por maioria, nos termos previstos no nº 2 do artigo 148º do Tratado para a adopção das decisões que o Conselho é chamado a tomar sob proposta da Comissão. Nas votações no comité, os votos dos representantes dos Estados-membros estão sujeitos à ponderação definida no artigo atrás referido. O presidente não participa na votação.

3. a) A Comissão adoptará as medidas projectadas desde que sejam conformes com o parecer do comité.

b) Se as medidas projectadas não forem conformes com o parecer do comité, ou na ausência de parecer, a Comissão submeterá sem demora ao Conselho uma proposta relativa às medidas a tomar. O Conselho deliberará por maioria qualificada.

Se, no termo de um prazo de três meses a contar da data em que o assunto foi submetido à apreciação do Conselho, este último ainda não tiver deliberado, a Comissão adoptará as medidas propostas.

#### *Artigo 10º*

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva antes de 1 de Janeiro de 1997. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-membros adoptarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

2. Os Estados-membros comunicarão à Comissão as disposições de direito interno que adoptarem no domínio regido pela presente directiva.

#### *Artigo 11º*

1. A Directiva 89/684/CEE do Conselho é revogada a partir de 1 de Janeiro de 1997.

2. Os certificados provisórios emitidos pelos Estados-membros nos termos do nº 2 do artigo 4º da referida directiva exclusivamente para transportes nacionais manter-se-ão válidos até 31 de Dezembro de 1996. Os certificados emitidos nos termos do nº 4 do artigo 4º da referida directiva poderão continuar a ser utilizados até ao final dos respectivos períodos de validade, embora o mais tardar até 1 de Julho de 1997, para o transporte de mercadorias perigosas em cisternas e para o transporte de explosivos, e o mais tardar até 1 de Janeiro de 2000, para o transporte de outras mercadorias perigosas.

#### *Artigo 12º*

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 21 de Novembro de 1994.

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

M. WISSMANN

---

ANEXO A

«Marginais» 2 000 a 3 999 do anexo A do Acordo europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por estrada (ADR), aplicáveis a partir de 1 de Janeiro de 1995, sendo os termos «parte contratante» substituídos por «Estado-membro».

Nota: Serão publicadas versões nas línguas oficiais das Comunidades logo que tenha sido preparado um texto codificado e estejam prontas as diferentes traduções.

---

ANEXO B

«Marginais» 10 000 a 260 000 do anexo B do Acordo europeu relativo ao transporte internacional de mercadorias perigosas por estrada (ADR), aplicáveis a partir de 1 de Janeiro de 1995, sendo os termos «parte contratante» substituídos por «Estado-membro».

Nota: Serão publicadas versões nas línguas oficiais das Comunidades logo que tenha sido preparado um texto codificado e estejam prontas as diferentes traduções.

---

## DIRECTIVA 94/56/CE DO CONSELHO

de 21 de Novembro de 1994

que estabelece os princípios fundamentais que regem os inquéritos sobre os acidentes e os incidentes no domínio da aviação civil

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o nº 2 do seu artigo 84º,

Tendo em conta a proposta da Comissão (1),

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social (2),

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189ºC do Tratado (3),

Considerando que deve ser mantido um elevado nível geral de segurança no domínio da aviação civil na Europa e que devem ser efectuados todos os esforços destinados a reduzir o número de acidentes e de incidentes;

Considerando que a rápida realização de inquéritos técnicos sobre acidentes e incidentes no domínio da aviação civil aumenta a segurança aérea, contribuindo para impedir a ocorrência desses acidentes e incidentes;

Considerando que se deve ter em conta a Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944, que prevê a aplicação das medidas necessárias para garantir um funcionamento seguro das aeronaves; que, em especial, se deve ter em conta o anexo 13 dessa convenção, que prevê normas e práticas recomendadas internacionais para os inquéritos sobre acidentes de aviação;

Considerando que, de acordo com as normas internacionais previstas no anexo 13, os inquéritos sobre acidentes devem ser realizados sob a responsabilidade do Estado onde o acidente tenha ocorrido;

Considerando que se, em caso de incidente grave, o Estado onde o mesmo tenha ocorrido não efectuar o inquérito, este último deverá ser realizado pelo Estado de registo;

Considerando que os inquéritos sobre incidentes graves devem ser efectuados de modo análogo ao dos inquéritos sobre acidentes;

Considerando que o âmbito dos inquéritos deve ter em conta os ensinamentos que os mesmos podem trazer para a melhoria da segurança;

Considerando que a segurança aérea exige que os inquéritos sejam realizados o mais rapidamente possível;

Considerando que os investigadores devem gozar da maior independência possível no desempenho das suas funções;

Considerando que no respeito pela legislação em vigor em matéria de competência das autoridades responsáveis pelo inquérito judicial e, eventualmente, em estreita colaboração com essas autoridades, os Estados-membros devem providenciar para que os responsáveis pelo inquérito técnico possam desempenhar as suas funções nas melhores condições;

Considerando que os inquéritos sobre acidentes e incidentes no domínio da aviação civil devem ser efectuados por um organismo ou uma entidade independente ou sob o seu controlo para evitar qualquer conflito de interesses e qualquer possível envolvimento nas causas da ocorrência que está a ser investigada;

Considerando que esse organismo ou essa entidade devem estar devidamente equipados para o efeito, podendo incluir nas suas atribuições actividades em matéria de prevenção;

Considerando que os Estados-membros devem tomar medidas destinadas a prestarem-se mutuamente assistência, em caso de necessidade, com vista à realização dos inquéritos;

Considerando que um Estado-membro deve poder delegar noutro Estado-membro a realização de um inquérito;

Considerando que, para a prevenção de acidentes, importa tornar públicas as conclusões dos inquéritos sobre acidentes o mais rapidamente possível;

Considerando que se deve ter em conta o carácter especial de que se revestem os incidentes aquando da divulgação dos resultados dos inquéritos sobre os mesmos;

Considerando que as recomendações de segurança resultantes de um inquérito sobre um acidente ou um incidente devem ser devidamente tomadas em consideração pelos Estados-membros;

(1) JO nº C 257 de 22. 9. 1993, p. 8 e JO nº C 109 de 19. 4. 1994, p. 14.

(2) JO nº C 34 de 2. 2. 1994, p. 18.

(3) Parecer do Parlamento Europeu de 9 de Março de 1994 (JO nº C 91 de 28. 3. 1994, p. 9), posição comum do Conselho de 16 de Maio de 1994 (JO nº C 172 de 24. 6. 1994, p. 46) e decisão do Parlamento Europeu de 26 de Outubro de 1994 (JO nº C 323 de 21. 11. 1994).

Considerando que o único objectivo dos inquéritos técnicos consiste na recolha de ensinamentos susceptíveis de evitarem futuros acidentes e incidentes, pelo que a análise da ocorrência e as conclusões e recomendações de segurança formuladas não se destinam a qualquer apuramento de culpas ou determinação de responsabilidades,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

### Artigo 1º

#### Objectivo

A presente directiva tem por objectivo aumentar a segurança aérea facilitando a rápida realização de inquéritos técnicos, cuja finalidade exclusiva é a prevenção de futuros acidentes ou incidentes.

### Artigo 2º

#### Âmbito de aplicação

1. A presente directiva aplica-se aos inquéritos sobre acidentes e incidentes no domínio da aviação civil que ocorram no território da Comunidade, tendo em conta as obrigações internacionais dos Estados-membros.

2. A presente directiva aplica-se igualmente no exterior do território da Comunidade:

- i) Aos inquéritos sobre acidentes que envolvam aeronaves registadas num Estado-membro, no caso de nenhum inquérito ser realizado por outro Estado;
- ii) Aos inquéritos sobre incidentes graves que envolvam aeronaves registadas num Estado-membro ou exploradas por uma empresa estabelecida num Estado-membro, no caso de nenhum inquérito ser realizado por outro Estado.

### Artigo 3º

#### Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

a) «Acidente», um acontecimento relacionado com a utilização de uma aeronave ocorrido entre o momento em que uma pessoa embarca com a intenção de voar e o momento em que todas as pessoas que embarcaram com essa intenção tenham desembarcado e no qual:

1. Uma pessoa tenha sofrido um acidente mortal ou ficado gravemente ferida pelo facto de:

- se encontrar na aeronave, ou
- estar em contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo partes que se tenham soltado dessa aeronave, ou
- estar directamente exposta ao jacto dos reactores,

excepto quando se trate de lesões ocasionadas por causas naturais, de ferimentos causados pelo próprio ou por terceiros ou sofridos por passageiros clandestinos escondidos fora das áreas normalmente reservadas aos passageiros e aos membros da tripulação; ou

2. Uma aeronave tenha sofrido danos ou rupturas estruturais que:

- alterem as suas características de resistência estrutural, de comportamento ou de voo, e
- exijam normalmente uma reparação considerável ou a substituição do componente afectado,

excepto quando se trate de falhas ou avarias do motor, quando os danos se limitem ao motor, à sua blindagem ou acessórios, ou no caso de danos que se limitem às hélices, às pontas das asas, às antenas, aos pneumáticos, aos travões, às carenagens, a pequenas amolgadelas ou furos no revestimento da aeronave; ou

3. Uma aeronave tenha desaparecido ou ficado totalmente inacessível;

b) «Ferimento grave», qualquer ferimento sofrido por uma pessoa durante um acidente que:

1. Exija a sua hospitalização por um período superior a 48 horas com início no prazo de sete dias a contar da data do ferimento; ou
2. Dê origem a fracturas ósseas (excepto fracturas simples de dedos ou do nariz); ou
3. Dê origem a lacerações que causem hemorragias graves ou lesões nervosas, musculares ou tendinosas; ou
4. Ocasione a lesão de qualquer órgão interno; ou
5. Envolver queimaduras de segundo ou terceiro grau ou quaisquer queimaduras em mais de 5% da superfície do corpo; ou
6. Decorra da exposição comprovada a fontes de infecção ou radiações nocivas;

c) «Ferimento mortal», qualquer ferimento sofrido por uma pessoa durante um acidente que conduza à sua morte no prazo de 30 dias a contar da data desse acidente;

- d) «Causas», quaisquer acções, omissões, acontecimentos, condições ou a conjugação destes factores que conduzam a um acidente ou a um incidente;
- e) «Inquérito», o processo conduzido tendo em vista a prevenção de acidentes e incidentes, constituído pela recolha e análise de informações, elaboração de conclusões, determinação da ou das causas e, eventualmente, formulação de recomendações de segurança;
- f) «Investigador responsável», a pessoa a quem incumbe, por força das suas qualificações, a responsabilidade pela organização de um inquérito, bem como pelo desenrolar e controlo do mesmo;
- g) «Registador de voo», qualquer tipo de registador instalado numa aeronave com a finalidade de facilitar um eventual inquérito sobre acidentes ou incidentes;
- h) «Empresa», qualquer pessoa singular ou colectiva, com ou sem fins lucrativos, ou qualquer organismo oficial com ou sem personalidade jurídica;
- i) «Explorador», qualquer pessoa, organismo ou empresa que se dedique ou que tencione dedicar-se à exploração de uma ou mais aeronaves;
- j) «Incidente», um acontecimento que não seja um acidente, relacionado com a operação de uma aeronave, que afecte ou possa afectar a segurança da exploração;
- k) «Incidente grave», um incidente que envolva circunstâncias que indiquem ter estado iminente a ocorrência de um acidente (do anexo consta uma lista de exemplos de incidentes graves);
- l) «Recomendação de segurança», qualquer proposta do organismo responsável por inquéritos sobre acidentes do Estado que realizou o inquérito técnico, baseada em informações resultantes desse inquérito e elaborada com a intenção de prevenir acidentes e incidentes.

#### Artigo 4º

##### Obrigações de realizar inquéritos

1. Qualquer acidente ou incidente grave deve ser objecto de um inquérito.

No entanto, os Estados-membros podem tomar as medidas necessárias para investigar qualquer incidente não referido no primeiro parágrafo quando o organismo de inquérito considerar que desse incidente podem ser recolhidos ensinamentos em matéria de segurança aérea.

2. O âmbito desses inquéritos e o procedimento a adoptar para os efectuar serão determinados pelo organismo responsável pelos inquéritos tendo em conta os princípios

enunciados e a finalidade da presente directiva e em função dos ensinamentos que o organismo julgar poder recolher do acidente ou do incidente grave para a melhoria da segurança.

3. Os inquéritos referidos no nº 1 não poderão em caso algum ter por objectivo o apuramento de culpas ou a determinação de responsabilidades.

#### Artigo 5º

##### Estatuto do inquérito

1. Os Estados-membros definirão, no âmbito dos respectivos sistemas jurídicos nacionais, um estatuto jurídico do inquérito que permita aos investigadores responsáveis desempenharem as suas funções do modo mais eficaz e o mais rapidamente possível.

2. Nos termos da legislação em vigor nos Estados-membros e, se for caso disso, em colaboração com as autoridades responsáveis pelo inquérito judicial, os investigadores serão autorizados, nomeadamente, a:

- a) Ter livre acesso ao local do acidente ou do incidente, bem como à aeronave, ao seu conteúdo ou aos destroços;
- b) Efectuar o levantamento imediato de indícios e a recolha controlada de destroços ou componentes para fins de exame ou análise;
- c) Ter acesso imediato ao conteúdo dos registadores de voo e de quaisquer outros registos, assim como à exploração desses elementos;
- d) Ter acesso aos resultados dos exames ou das colheitas de amostras efectuados nos corpos das vítimas;
- e) Ter acesso imediato aos resultados dos exames ou das colheitas de amostras efectuados nas pessoas envolvidas na exploração da aeronave;
- f) Proceder à audição de testemunhas;
- g) Ter livre acesso a quaisquer informações pertinentes na posse do proprietário, do explorador ou do construtor da aeronave e das autoridades responsáveis da aviação civil ou do aeroporto.

#### Artigo 6º

##### Organismo ou entidade de inquérito

1. Cada Estado-membro assegurará a realização dos inquéritos técnicos por um organismo ou uma entidade aeronáutica civil permanente ou sob o controlo destes. Esse organismo ou entidade funcionará de modo independente, nomeadamente em relação às autoridades aeronáuticas nacionais responsáveis pela navegabilidade, certificação, operações aéreas, manutenção, concessão de

licenças, controlo do tráfego aéreo ou exploração dos aeroportos e, em geral, em relação a qualquer outra entidade cujos interesses possam entrar em conflito com a missão que lhes é confiada.

2. Não obstante o disposto no nº 1, as actividades confiadas a esse organismo ou a essa entidade poderão ser alargadas à recolha e análise de dados relacionados com a segurança aérea, nomeadamente para efeitos de prevenção, desde que essas actividades não afectem a sua independência e não impliquem qualquer responsabilidade de carácter regulamentar, normativa ou administrativa.

3. Ao organismo ou entidade referidos no nº 1 deverão ser dados os meios necessários ao cumprimento da sua missão, com toda a independência em relação às autoridades referidas no nº 1, devendo esse organismo ou entidade poder obter recursos suficientes para o desempenho das suas funções. Os investigadores desse organismo ou entidade deverão beneficiar de um estatuto que lhes confira as necessárias garantias de independência e incluir, pelo menos, um investigador capaz de exercer a função de investigador responsável em caso de acidente ou incidente grave de aviação civil.

4. Se necessário, o organismo ou entidade de inquérito poderá requerer a assistência de organismos ou de entidades de outros Estados-membros, para que lhe facultem:

a) Instalações, equipamentos e aparelhos que lhes permitam:

- proceder à peritagem dos destroços, dos equipamentos de bordo e de outros objectos com interesse para o inquérito,
- analisar as informações contidas nos registadores de voo,
- arquivar e explorar os dados informáticos respeitantes aos acidentes de aviação civil;

b) Peritos especializados nesse tipo de inquérito, a fim de lhes confiar trabalhos específicos, mas unicamente em caso de inquérito iniciado na sequência de um acidente de grande importância.

Esta assistência deve ser, tanto quanto possível, prestada a título gratuito.

5. Um Estado-membro pode delegar noutro Estado-membro a realização de um inquérito sobre um acidente ou um incidente.

#### *Artigo 7º*

##### **Relatórios sobre acidentes**

1. Qualquer inquérito sobre um acidente deve ser objecto de um relatório cuja forma deverá ser apropriada

ao tipo e à gravidade do acidente. Esse relatório deverá recordar o objectivo exclusivo dos inquéritos indicado no artigo 1º e conter, eventualmente, recomendações de segurança.

2. O organismo ou a entidade de inquérito tornará público o relatório final do acidente o mais rapidamente possível, esforçando-se por não ultrapassar o prazo de 12 meses a contar da data do acidente.

#### *Artigo 8º*

##### **Relatórios sobre incidentes**

1. Qualquer inquérito sobre um incidente deve ser objecto de um relatório cuja forma deverá ser apropriada ao tipo e à gravidade do incidente e conter, eventualmente, recomendações de segurança pertinentes. O relatório deve proteger o anonimato das pessoas envolvidas no incidente.

2. O relatório sobre o incidente deverá ser comunicado a todos os interessados que possam beneficiar das suas conclusões em matéria de segurança.

#### *Artigo 9º*

##### **Recomendações de segurança**

Os relatórios e as recomendações de segurança referidos nos artigos 7º e 8º deverão ser comunicados às empresas ou autoridades aeronáuticas nacionais interessadas, devendo igualmente ser enviada cópia à Comissão.

Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias a fim de assegurar que as recomendações de segurança formuladas pelo organismo ou entidade de inquérito sejam devidamente tomadas em consideração e que lhes seja eventualmente dado seguimento, sem prejuízo da regulamentação comunitária.

#### *Artigo 10º*

Uma recomendação de segurança não constitui, em caso algum, uma presunção de culpa ou de responsabilidade relativamente a um acidente ou a um incidente.

#### *Artigo 11º*

É revogada a Directiva 80/1266/CEE do Conselho, de 16 de Dezembro de 1980, relativa à futura cooperação e assistência mútua dos Estados-membros nos inquéritos sobre acidentes de aeronaves (1).

(1) JO nº L 375 de 31. 12. 1980, p. 32.

*Artigo 12º*

1. Os Estados-membros adoptarão e publicarão as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva, o mais tardar em 21 de Novembro de 1996. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

2. Quando os Estados-membros adoptarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

*Artigo 13º*

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 21 de Novembro de 1994.

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

M. WISSMANN

## ANEXO

## LISTA DE EXEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

Apresentam-se em seguida exemplos típicos de incidentes graves. Trata-se de uma lista não exaustiva que apenas serve como orientação para a definição dos termos «incidente grave».

- Uma quase colisão que tenha exigido uma manobra de desvio para evitar uma colisão ou uma situação perigosa.
  - Um impacte no solo sem perda de controlo (CFIT) evitado por pouco.
  - Uma descolagem interrompida numa pista fechada ou ocupada, ou uma descolagem a partir de uma pista nessas circunstâncias com uma estreita margem em relação aos obstáculos.
  - Uma aterragem ou uma tentativa de aterragem numa pista fechada ou ocupada.
  - Degradação considerável de comportamento previsto durante a descolagem ou a subida inicial.
  - Qualquer incêndio ou fumo na cabina dos passageiros ou nos compartimentos de carga ou um incêndio do motor, mesmo quando esse incêndio tenha sido extinto mediante a utilização de extintores.
  - Qualquer acontecimento que exija a utilização das reservas de oxigénio de emergência pela tripulação da aeronave.
  - Uma falha estrutural da aeronave ou uma desintegração do motor que não seja classificada como acidente.
  - Disfunções múltiplas de um ou mais sistemas de bordo que afectem significativamente a operação da aeronave.
  - Qualquer caso de incapacidade do pessoal navegante da tripulação durante o voo.
  - Qualquer situação relativa ao combustível que exija que o piloto declare uma emergência.
  - Incidentes na descolagem ou na aterragem, tais como aterragem aquém do objectivo, aterragem para além da pista ou saída lateral da pista.
  - Falhas de sistemas, fenómenos meteorológicos, operação fora da envolvente de voo aprovada ou quaisquer outras ocorrências que possam ter dificultado o controlo da aeronave.
  - Falha de mais de um sistema num sistema de redundância, obrigatório para a orientação dos voos e para a navegação.
-

## DIRECTIVA 94/57/CE DO CONSELHO

de 22 de Novembro de 1994

relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o nº 2 do seu artigo 84º,

Tendo em conta a proposta da Comissão (1),

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social (2),

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189º do Tratado (3),

Considerando que, na sua resolução de 8 de Junho de 1993 sobre uma política comum de segurança marítima, o Conselho estabelece como objectivo excluir das águas comunitárias todos os navios que não preencham determinadas normas e dá prioridade à acção comunitária destinada a garantir a aplicação eficaz e uniforme das regras internacionais através da elaboração de normas comuns para as sociedades de classificação (4);

Considerando que é possível melhorar eficazmente a segurança marítima e a prevenção da poluição marinha, mediante uma aplicação rigorosa das convenções, códigos e resoluções internacionais, prosseguindo ao mesmo tempo o objectivo da livre prestação de serviços;

Considerando que o controlo da conformidade dos navios com as normas internacionais uniformes de segurança marítima e prevenção da poluição marinha é da responsabilidade dos Estados de pavilhão e dos Estados do porto;

Considerando que os Estados-membros são responsáveis pela emissão dos certificados internacionais de segurança marítima e prevenção da poluição previstos por conven-

ções como a Solas 74, a Linhas de Carga 66 e a Marpol 73/78, bem como pela aplicação das respectivas disposições;

Considerando que, ao abrigo destas convenções, todos os Estados-membros podem autorizar, até certo ponto, organizações técnicas a certificar tal conformidade, podendo igualmente delegar a emissão dos certificados de segurança relevantes;

Considerando que, a nível mundial, grande parte das sociedades de classificação existentes não garantem, quando actuam em nome das administrações nacionais, uma aplicação adequada das regras nem um nível aceitável de fiabilidade, já que não dispõem das estruturas adequadas nem da experiência necessária que lhes permita desempenhar as suas funções de forma altamente profissional;

Considerando que o objectivo de submeter as sociedades de classificação a normas adequadas não pode ser integralmente alcançado pelos Estados-membros actuando individualmente e que esse objectivo será mais facilmente realizável pela Comunidade;

Considerando que o modo mais adequado de actuação consiste numa directiva do Conselho que estabeleça os critérios mínimos para o reconhecimento das organizações, deixando o próprio reconhecimento, a aplicação da directiva e os meios de a fazer cumprir a cargo dos Estados-membros;

Considerando que as normas EN 45004 e EN 29001 constituem, juntamente com as normas da Associação Internacional das Sociedades de Classificação, a seguir designada «IACS», uma garantia adequada da qualidade do funcionamento das organizações;

Considerando que a emissão do certificado de segurança radioeléctrica para navios cargueiros poderá ser confiada a organismos privados suficientemente especializados e com pessoal qualificado;

Considerando que as organizações que desejam ser reconhecidas para efeitos da presente directiva deverão apresentar aos Estados-membros informações completas e elementos comprovativos de que satisfazem os critérios mínimos, devendo os Estados-membros notificar à Comissão e aos outros Estados-membros as organizações que reconheceram;

(1) JO nº C 167 de 18. 6. 1993, p. 13.

(2) JO nº C 34 de 2. 2. 1994, p. 14.

(3) Parecer do Parlamento Europeu de 9 de Março de 1994 (JO nº C 91 de 28. 3. 1994, p. 9), posição comum do Conselho de 19 de Setembro de 1994 (JO nº C 301 de 27. 10. 1994, p. 75) e decisão do Parlamento Europeu de 16 de Novembro de 1994 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

(4) JO nº C 271 de 7. 10. 1993, p. 1.

Considerando que a Comissão poderá conceder um reconhecimento por um prazo de três anos às organizações que não obedeçam aos critérios que determinam o número e a arqueação mínimos dos navios classificados e o número mínimo de inspectores exclusivos, tal como estabelecido no anexo, mas que obedeçam a todos os outros critérios; que o reconhecimento concedido a essas organizações deverá ser prorrogado para além do prazo de três anos, se continuarem a obedecer aos mesmos critérios; que os efeitos do reconhecimento concedido por três anos deverão limitar-se aos Estados-membros requerentes e apenas durante esse prazo;

Considerando que o estabelecimento do mercado interno pressupõe a livre circulação dos serviços, pelo que as organizações que obedeçam a um conjunto de critérios comuns que garantam o seu profissionalismo e fiabilidade não podem ser impedidas de prestar os seus serviços na Comunidade, desde que os Estados-membros tenham decidido delegar as suas atribuições legais na matéria; que esses Estados-membros podem, no entanto, limitar o número de organizações por si autorizadas em função das suas necessidades e com base em motivo objectivos e transparentes, ficando para tal sujeitos ao controlo da Comissão através dos procedimentos de comitologia;

Considerando que a aplicação do princípio da liberdade de prestação de serviços de vistoria e inspecção de navios poderá ser gradual, não ultrapassando, no entanto, o prazo fixado;

Considerando que é necessária uma maior participação das administrações nacionais nas vistorias dos navios e na emissão dos respectivos certificados, de modo a garantir o pleno cumprimento das regras internacionais de segurança, mesmo que os Estados-membros confiem a organizações externas à sua administração o desempenho de atribuições legais; que, por conseguinte, se torna necessária uma estreita colaboração entre as administrações e as organizações, o que poderá implicar que a organização tenha uma representação no território do Estado-membro em nome do qual desempenha funções;

Considerando a necessidade de instituir um comité de natureza regulamentar para auxiliar a Comissão a garantir uma aplicação efectiva das normas de segurança marítima e ambiental existentes, tendo ao mesmo tempo em conta os procedimentos nacionais de ratificação;

Considerando que a Comissão deverá agir nos termos do procedimento previsto no artigo 13º para ter em conta os progressos verificados a nível das instâncias internacionais e actualizar os critérios mínimos;

Considerando que, com base nas informações fornecidas pelos Estados-membros nos termos do artigo 11º, relativas ao desempenho das organizações que agem em seu

nome, a Comissão decidirá, nos termos do procedimento previsto no artigo 13º, se deve ou não solicitar aos Estados-membros que anulem o reconhecimento das organizações que deixaram de respeitar os critérios mínimos comuns;

Considerando que deve, no entanto, ser facultada aos Estados-membros a possibilidade de suspender a autorização de uma organização por razões de perigo grave para a segurança ou o ambiente; que a Comissão deverá rapidamente decidir, nos termos do procedimento acima referido, se é necessário confirmar ou recusar essa medida nacional;

Considerando que cada Estado-membro deverá avaliar periodicamente o nível de desempenho das organizações que actuam em seu nome e fornecer à Comissão e a todos os outros Estados-membros informações precisas sobre esse desempenho;

Considerando que é exigido aos Estados-membros, enquanto autoridades portuárias, que promovam a segurança e a prevenção da poluição nas águas comunitárias, através da inspecção prioritária de navios com certificados de organizações que não respeitam os critérios comuns, assegurando deste modo um tratamento que não seja mais favorável para os navios que arvoreem pavilhão de um Estado terceiro;

Considerando que o comité deve agir nos termos do procedimento III A do artigo 2º da Decisão 87/373/CEE do Conselho, de 13 de Julho de 1987, que fixa as modalidades de exercício da competência de execução atribuída à Comissão <sup>(1)</sup>;

Considerando que as sociedades de classificação devem actualizar e fazer aplicar as suas normas técnicas a fim de harmonizar as regras de segurança e assegurar uma aplicação uniforme de regras internacionais da Comunidade;

Considerando que, no que respeita ao casco, às máquinas e às instalações eléctricas e de controlo, não existem actualmente normas internacionais uniformes a que os navios devam obedecer durante a fase de construção e durante a sua existência; que essas normas poderão ser estabelecidas com base nas regras das sociedades de classificação reconhecidas ou em regras equivalentes a definir pelas administrações nacionais, nos termos do procedimento previsto na Directiva 83/189/CEE do Conselho, de 28 de Março de 1983, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas <sup>(2)</sup>,

(1) JO nº L 197 de 18. 7. 1987, p. 33.

(2) JO nº L 109 de 26. 4. 1983, p. 8. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 94/10/CE (JO nº L 100 de 19. 4. 1994, p. 30).

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

### Artigo 1º

A presente directiva institui uma série de medidas a respeitar pelos Estados-membros e pelas organizações que se ocupam da inspecção, vistoria e certificação dos navios, com vista a garantir a sua conformidade com as convenções internacionais sobre segurança marítima e prevenção da poluição marinha, favorecendo simultaneamente o objectivo da livre prestação de serviços. Este processo inclui o desenvolvimento e a aplicação de requisitos de segurança para o casco, as máquinas e as instalações eléctricas e de controlo dos navios abrangidos pelas convenções internacionais.

### Artigo 2º

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Navio», qualquer navio abrangido pelas convenções internacionais;
  - b) «Navio que arvora o pavilhão de um Estado-membro», qualquer navio que esteja registado num Estado-membro e arvore o respectivo pavilhão nos termos de sua legislação, incluindo os navios registados no Euros a partir do momento em que esse registo for aprovado pelo Conselho. Os navios que não correspondam a esta definição serão equiparados a navios que arvoram pavilhão de um país terceiro;
  - c) «Inspecções e vistorias», as inspecções e vistorias com carácter obrigatório por força das convenções internacionais;
  - d) «Convenções internacionais», a Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar de 1974, a Convenção internacional sobre linhas de carga de 1966, a Convenção internacional para a prevenção da poluição por navios de 1973/1978, os respectivos protocolos e alterações e ainda os códigos conexos com carácter obrigatório adoptados em todos os Estados-membros, em vigor à data da adopção da presente directiva;
  - e) «Organização», as sociedades de classificação ou outros organismos privados que procedam à avaliação dos níveis de segurança por conta de uma administração;
  - f) «Organização reconhecida», qualquer organização reconhecida nos termos do artigo 4º;
  - g) «Autorização», o acto pelo qual um Estado-membro concede uma autorização ou delega poderes numa organização reconhecida;
  - h) «Certificado», o certificado emitido por um Estado-membro ou em seu nome em conformidade com as convenções internacionais;
- i) «Certificado de classificação», o documento emitido por uma sociedade de classificação comprovativo da adaptação estrutural e mecânica de um navio a uma determinada utilização ou serviço, em conformidade com as suas regras e regulamentações;
  - j) «Certificado de segurança radioeléctrica para navios cargueiros», o certificado introduzido pelo regulamento das radiocomunicações Solas 74/78, tal como alterado, adoptado pela OMI e que inclui, durante um período de transição que termina em 1 de Fevereiro de 1999, o certificado de segurança radiotelegráfica para navios cargueiros e o certificado de segurança radiotelefónica para navios cargueiros;
  - k) «Localização», o local da sede social, da administração central ou do estabelecimento principal de uma organização.

### Artigo 3º

1. Ao assumirem as responsabilidades e obrigações que lhes incumbem por força das convenções internacionais, os Estados-membros deverão assegurar que as respectivas administrações competentes possam garantir uma aplicação adequada das disposições das convenções internacionais, em especial no que respeita à inspecção e vistoria dos navios e à emissão dos certificados e dos certificados de isenção.

2. Sempre que, para efeitos do nº 1, um Estado-membro decida, em relação aos navios que arvoreem o seu pavilhão;

- i) Autorizar organizações a efectuar, total ou parcialmente, as inspecções e vistorias relacionadas com os certificados, incluindo as que se destinam a avaliar a conformidade com o artigo 14º e, caso necessário, a emitir ou prorrogar os respectivos certificados, ou
- ii) Confiar a organizações a realização total ou parcial das inspecções e vistorias referidas na alínea i),

apenas poderá confiar essas funções a organizações reconhecidas.

Caberá à administração competente aprovar a primeira emissão de certificados de isenção.

Contudo, no caso do certificado de segurança radioeléctrica para navios cargueiros, estas funções podem ser confiadas a um organismo privado reconhecido por uma administração competente, e com os conhecimentos técnicos e o pessoal qualificado suficientes para proceder em seu nome à avaliação pormenorizada dos níveis de segurança das comunicações por rádio.

3. Este artigo não diz respeito à certificação de elementos específicos de equipamento náutico.

### Artigo 4º

1. Os Estados-membros apenas poderão reconhecer as organizações que preenchem os critérios constantes do

anexo. As organizações deverão apresentar aos Estados-membros aos quais solicitem o seu reconhecimento informações completas e elementos comprovativos da sua conformidade com esses critérios. Os Estados-membros deverão notificar devidamente as organizações de que foram reconhecidas.

2. Cada Estado-membro deverá notificar à Comissão e aos outros Estados-membros as organizações por si reconhecidas.

3. Os Estados-membros poderão requerer à Comissão o reconhecimento por três anos das organizações que respeitem todos os critérios estipulados no anexo, excepto os referidos nos nºs 2 e 3 da rubrica «ASPECTOS GERAIS».

O reconhecimento será concedido nos termos do procedimento previsto no artigo 13º. O reconhecimento apenas produzirá efeitos nos Estados-membros que tenham apresentado um requerimento nesse sentido.

4. Todas as organizações a que for concedido o reconhecimento serão controladas de perto pelo comité previsto no artigo 7º, nomeadamente com vista à decisão de prorrogar ou não o reconhecimento das organizações referidas no nº 3. A decisão de prorrogar esse reconhecimento não terá em consideração os critérios estabelecidos nos nºs 2 e 3 da rubrica «ASPECTOS GERAIS» do anexo. Deixará de ser aplicável a restrição dos efeitos do reconhecimento prevista no nº 3.

5. A Comissão elaborará e manterá actualizada uma lista das organizações notificadas pelos Estados-membros, em conformidade com os nºs 1, 3 e 4. Essa lista será publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

#### Artigo 5º

1. Em princípio, ao aplicarem o nº 2, alínea i), do artigo 3º, os Estados-membros não se recusarão a autorizar qualquer das organizações reconhecidas localizadas na Comunidade a exercer essas funções, sob reserva do disposto nos artigos 6º e 11º. Todavia, os Estados-membros podem restringir o número de organizações que autorizam, em função das suas necessidades, desde que existam motivos transparentes e objectivos para o fazer. A pedido de um Estado-membro, a Comissão adoptará as medidas adequadas, nos termos do procedimento previsto no artigo 13º.

2. A título de derrogação, a Comissão poderá isentar temporariamente os Estados-membros da aplicação do disposto no nº 1 até 31 de Dezembro de 1997.

3. Com vista a autorizar uma organização localizada num Estado terceiro a desempenhar parte ou a totalidade das funções referidas no artigo 3º, um Estado-membro poderá solicitar que o referido Estado terceiro conceda um reconhecimento recíproco às organizações reconhecidas localizadas na Comunidade.

#### Artigo 6º

1. Os Estados-membros que decidam actuar nos termos do nº 2 do artigo 3º iniciarão uma relação de trabalho entre a respectiva administração competente e as organizações que actuem em seu nome.

2. Essa relação de trabalho será regida por um acordo formal, escrito e não discriminatório, ou relação jurídica equivalente, que estabeleça quais as tarefas e funções específicas assumidas pelas organizações e que inclua, pelo menos:

- as disposições constantes do anexo II da Resolução A.739(18) da OMI relativa às directrizes de autorização de organizações que actuem em nome de uma administração, com a redacção que tiver na data da adopção da presente directiva,
- a possibilidade de auditorias periódicas por parte da administração ou de um organismo externo imparcial por ela designado das tarefas que as organizações desempenham em seu nome,
- a possibilidade de inspecções aleatórias e minuciosas dos navios,
- disposições relativas à comunicação de informações essenciais sobre a sua frota classificada, as alterações da classificação ou a desclassificação dos navios.

3. O acordo ou relação jurídica equivalente poderá incluir a exigência de que a organização reconhecida disponha de uma representação local no território do Estado-membro em nome do qual exerce as funções referidas no artigo 3º. Poderá satisfazer esse requisito uma representação local com carácter jurídico que garanta personalidade jurídica ao abrigo da legislação do Estado-membro e a competência dos seus tribunais nacionais.

4. Cada Estado-membro fornecerá à Comissão informações precisas sobre a relação de trabalho estabelecida em conformidade com o presente artigo. A Comissão informará posteriormente os outros Estados-membros.

#### Artigo 7º

Para coadjuvar a Comissão, é instituído pela presente directiva um comité constituído por representantes dos Estados-membros e presidido pelo representante da Comissão. O comité será convocado pela Comissão pelo menos uma vez por ano ou sempre que necessário se um Estado-membro suspender a autorização de uma organização ao abrigo do disposto no artigo 10º.

O comité adoptará o seu regulamento interno.

#### Artigo 8º

1. A presente directiva pode ser alterada nos termos do procedimento previsto no artigo 13º a fim de:

— aplicar, para efeitos da presente directiva, as futuras alterações aos códigos internacionais e à resolução referida na alínea d) do artigo 2º e no artigo 6º que vierem a entrar em vigor,

— actualizar os critérios estabelecidos no anexo, tendo especialmente em conta as decisões pertinentes da OMP.

2. Na sequência da adopção de novos instrumentos ou de protocolos às convenções referidas na alínea d) do artigo 2º, o Conselho, deliberando sob proposta da Comissão, decidirá, tendo em conta as formalidades parlamentares dos Estados-membros, bem como as formalidades pertinentes da OMI, sobre as disposições de ratificação dos referidos instrumentos ou protocolos, garantindo a sua aplicação uniforme e simultânea nos Estados-membros.

#### Artigo 9º

1. Nos termos do procedimento previsto no artigo 13º, poderá ser solicitado a cada Estado-membro que revogue o reconhecimento das organizações referidas no artigo 4º que deixem de preencher os critérios constantes do anexo, quando aplicáveis.

2. Ao preparar os projectos de decisão relativos às questões referidas no nº 1, a Comissão deverá ter em conta os relatórios e as informações mencionadas nos artigos 11º e 12º. Ao preparar esses projectos de medidas, a Comissão prestará especial atenção ao nível de desempenho das organizações no que se refere à segurança e prevenção da poluição. Os projectos de decisão relativos às questões referidas no nº 1 serão também apresentados ao comité pela Comissão, por iniciativa própria ou a pedido de um Estado-membro.

#### Artigo 10º

Não obstante os critérios especificados no anexo, sempre que um Estado-membro considerar que uma organização reconhecida não pode continuar a ser autorizada a desempenhar em seu nome as funções indicadas no artigo 3º, poderá suspender a autorização.

Nessas circunstâncias, será aplicável o seguinte procedimento:

- a) O Estado-membro informará de imediato a Comissão e os outros Estados-membros da sua decisão, bem como dos seus fundamentos;
- b) A Comissão averiguará se a suspensão se justifica por motivos de perigo grave para a segurança ou o ambiente;
- c) Nos termos do procedimento previsto no artigo 13º, a Comissão informará o Estado-membro se a sua decisão de suspender a autorização se justifica por motivos de perigo grave para a segurança ou o

ambiente e, se não se justificar, solicitará ao Estado-membro que retire a suspensão.

#### Artigo 11º

1. Caberá a cada Estado-membro verificar se as organizações reconhecidas que actuam em seu nome para efeitos do nº 2 do artigo 3º desempenham efectivamente as funções referidas nesse artigo a contento da respectiva administração competente, e se essas organizações preenchem os critérios especificados no anexo. Poderá fazê-lo através de um controlo directo das organizações reconhecidas pela sua administração competente ou, no caso de organizações localizadas noutra Estado-membro, confiando o controlo dessas organizações à administração de outro Estado-membro.

2. Cada Estado-membro desempenhará esta tarefa de dois em dois anos e apresentará à Comissão e aos outros Estados-membros um relatório sobre os resultados deste controlo o mais tardar até 31 de Março do ano seguinte àquele em que foi avaliado o desempenho.

3. Sempre que, para o desempenho dessa tarefa, um Estado-membro decida confiar o controlo a outro Estado-membro, o seu relatório será apresentado o mais tardar até 30 de Junho do ano seguinte àquele em que foi avaliado o desempenho.

4. Os Estados-membros enviarão à Comissão e aos outros Estados-membros todas as informações relevantes com vista à avaliação do nível de desempenho das organizações.

#### Artigo 12º

1. No exercício dos respectivos direitos e obrigações de inspecção enquanto Estados do porto:

- a) Os Estados-membros deverão garantir que os navios que arvoram pavilhão de um Estado terceiro não sejam objecto de tratamento mais favorável do que os navios autorizados a arvorar o pavilhão de um Estado-membro. Para o efeito, o facto de terem conhecimento de que os certificados desses navios e os certificados de classificação foram emitidos por uma organização que não obedece aos critérios constantes do anexo, com excepção das organizações reconhecidas nos termos dos nºs 3 e 4 do artigo 4º, constituirá um dos principais critérios de selecção dos navios para inspecção;
- b) Os Estados-membros adoptarão as medidas adequadas quando os navios não respeitem as normas internacionalmente acordadas e comunicarão à Comissão e ao secretariado do memorando de acordo sobre o controlo dos navios pelo estado do porto os casos em que seja detectada a emissão de certificados válidos de organizações que actuem em nome de um Estado de pavilhão a navios que não preencham os requisitos relevantes das convenções internacionais, bem como qualquer falha detectada num navio que possua um certificado de classificação válido e relativa a componentes do navio abrangidos por esse certificado.

2. Cada Estado-membro elaborará um registo do nível de desempenho das organizações que actuam em nome dos Estados de pavilhão, devendo o mesmo ser actualizado todos os anos e distribuído aos outros Estados-membros e à Comissão.

#### *Artigo 13º*

O seguinte procedimento será aplicável às questões abrangidas pelos nºs 3 e 4 do artigo 4º, pelo nº 1 do artigo 5º, pelos artigos 8º, 9º e 10º e pelo nº 2 do artigo 14º:

- a) O representante da Comissão submeterá à apreciação do comité um projecto das medidas a tomar;
- b) O comité emitirá o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão. O parecer será emitido por maioria, nos termos previstos no nº 2 do artigo 148º do Tratado para a adopção das decisões que o Conselho é chamado a tomar sob proposta da Comissão. Nas votações no comité, os votos dos representantes dos Estados-membros estão sujeitos à ponderação definida nesse artigo. O presidente não participa na votação;
- c) A Comissão adoptará as medidas projectadas desde que sejam conformes com o parecer do comité;
- d) Se as medidas projectadas não forem conformes com o parecer do comité, ou na falta de parecer, a Comissão submeterá sem demora ao Conselho uma proposta relativa às medidas a tomar. O Conselho deliberará por maioria qualificada. Se, no prazo de três meses a contar da data em que o assunto foi submetido à sua apreciação, o Conselho ainda não tiver deliberado, a Comissão adoptará as medidas propostas.

#### *Artigo 14º*

1. Os Estados-membros deverão assegurar que os navios que arvoram o seu pavilhão sejam construídos e mantencionados de acordo com os requisitos relativos ao casco, às máquinas e às instalações eléctricas e de controlo exigidos por uma organização reconhecida.

2. Um Estado-membro só pode decidir aplicar regras que considere equivalentes às de uma organização reconhecida na condição de as notificar imediatamente à Comissão, nos termos do procedimento previsto na Directiva 83/189/CEE, bem como aos outros Estados-membros, de essas regras não serem contestadas por outro Estado-membro ou pela Comissão nem considerados e consideradas não equivalentes através do procedimento previsto no artigo 13º

#### *Artigo 15º*

1. As organizações reconhecidas deverão proceder periodicamente a consultas recíprocas com vista a manterem a equivalência das respectivas normas técnicas e da sua aplicação. Deverão apresentar à Comissão relatórios periódicos sobre os mais importantes progressos verificados em matéria de normas.

2. As organizações reconhecidas devem demonstrar o seu desejo de cooperar com as administrações de controlo do Estado do porto sempre que esteja em causa um navio por elas classificado, em especial de modo a facilitar a rectificação de anomalias ou outras discrepâncias detectadas.

3. As organizações reconhecidas devem fornecer à administração todas as informações relevantes no que se refere às mudanças de classificação e à desclassificação dos navios.

4. As organizações reconhecidas não emitirão certificados para navios que tenham sido desclassificados ou que tenham sofrido mudança de classificação por razões de segurança antes de terem consultado as administrações competentes do Estado do pavilhão, a fim de determinar se é ou não necessária uma inspecção completa.

#### *Artigo 16º*

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar em 31 de Dezembro de 1995.

2. Quando os Estados-membros adoptarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.

3. Os Estados-membros comunicarão imediatamente à Comissão o texto de todas as disposições de direito interno que adoptarem no domínio regido pela presente directiva. A Comissão informará do facto os outros Estados-membros.

#### *Artigo 17º*

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 22 de Novembro de 1994.

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

M. WISSMANN

## ANEXO

## CRITÉRIOS MÍNIMOS PARA AS ORGANIZAÇÕES REFERIDAS NO ARTIGO 3º

## A. ASPECTOS GERAIS

1. A organização reconhecida deve poder comprovar que dispõe de vasta experiência na avaliação da concepção e construção de navios mercantes.
2. A organização deve incluir na sua classificação uma frota de pelo menos 1 000 navios de tráfego oceânico (mais de 100 TAB), num total não inferior a cinco milhões de TAB.
3. A organização deverá empregar pessoal técnico em número adequado ao número de navios classificados. No mínimo, serão necessários 100 inspectores próprios para corresponder aos requisitos estabelecidos no nº 2.
4. A organização deverá dispor de um sistema global de regras e regulamentações relativas à concepção, construção e inspecção periódica dos navios mercantes, publicadas e continuamente actualizadas e melhoradas através de programas de investigação e desenvolvimento.
5. O registo dos navios da organização deverá ser publicado anualmente.
6. A organização não deverá ser controlada por armadores, construtores navais ou quaisquer outras entidades comercialmente implicadas no fabrico, equipamento, reparação ou exploração de navios, nem deve o seu rendimento depender substancialmente de uma só entidade comercial.

## B. ASPECTOS ESPECÍFICOS

1. A organização deve contar com:
  - a) Pessoal técnico, de gestão, de apoio e de investigação em número suficiente (proporcional às tarefas e aos navios classificados, responsáveis também pelo desenvolvimento de capacidades e por fazer cumprir as regras e regulamentações);
  - b) Um cobertura mundial assegurada por pessoal técnico próprio ou por pessoal técnico de outras organizações reconhecidas.
2. A organização deve ser regida por um código deontológico.
3. A organização deve ser gerida e administrada de modo a garantir a confidencialidade das informações solicitadas pela administração.
4. A organização deve estar preparada para fornecer à administração as informações relevantes.
5. Os gestores da organização devem definir e documentar a sua política e os seus objectivos e empenhamento em matéria de qualidade e assegurar que essa política é entendida, aplicada e garantida a todos os níveis da organização.
6. A organização deve desenvolver, aplicar e manter um sistema de qualidade interno eficaz, baseado nos aspectos mais apropriados das normas de qualidade internacionalmente reconhecidas e em conformidade com as normas EN 45004 (organismos de inspecção) e EN 29001, segundo a interpretação dos requisitos do sistema de certificação da qualidade de IACS (Quality System Certification Scheme Requirements), que, nomeadamente, garante que:
  - a) As regras e regulamentações da organização sejam estabelecidas e mantidas de forma sistemática;
  - b) Tais regras e regulamentações sejam respeitadas;
  - c) Sejam satisfeitos os requisitos referentes às funções legais que a organização é autorizada a desempenhar;

- d) Sejam definidas e documentadas as responsabilidades, autoridade e inter-relação do pessoal cujo trabalho afecta a qualidade dos serviços da organização;
  - e) Todo o trabalho seja levado a cabo em condições controladas;
  - f) Seja estabelecido um sistema de supervisão que controle as acções e o trabalho efectuado pelos inspectores e pelo pessoal técnico e administrativo empregado directamente pela organização;
  - g) Os requisitos referentes às principais funções legais que a organização está autorizada a desempenhar só sejam aplicados ou directamente controlados por inspectores próprios seus ou por inspectores de outras organizações reconhecidas;
  - h) Seja um sistema de qualificação dos inspectores e de actualização contínua dos seus conhecimentos;
  - i) Sejam mantidos registos que comprovem o cumprimento das normas aplicáveis nos domínios abrangidos pelos serviços prestados, bem como o bom funcionamento do sistema de qualidade;
  - j) Seja criado um sistema global de auditorias internas planeadas e documentadas relativas ao desempenho, em todos os locais de trabalho da organização, de actividades relacionadas com a qualidade.
7. A organização deve demonstrar a sua capacidade para:
- a) Desenvolver e manter actualizado um conjunto próprio e adequado de regras e regulamentações relativas ao casco, às máquinas e às instalações eléctricas e de controlo cujo nível de qualidade seja o das normas técnicas internacionalmente reconhecidas, com base nas quais são emitidos os certificados da Convenção Solas e os certificados de segurança para navio de passageiros (no que se refere à estrutura do navio e aos sistemas de máquinas de bordo essenciais) e os certificados das linhas de carga (no que se refere à resistência do navio);
  - b) Efectuar todas as inspecções e vistorias exigidas pelas convenções internacionais para a emissão de certificados, incluindo os meios de avaliar, utilizando pessoal profissional qualificado, a aplicação e a manutenção do sistema de gestão de segurança, tanto em terra como a bordo dos navios que deverão estar abrangidos na certificação.
8. O sistema de qualidade da organização deve ser certificado por uma empresa de auditoria independente reconhecida pela administração do Estado em que está localizada.
9. A organização deve permitir que colaborem no desenvolvimento das suas regras e/ou regulamentações representantes da administração e outras partes interessadas.
-

## DIRECTIVA 94/58/CE DO CONSELHO

de 22 de Novembro de 1994

relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o nº 2 do seu artigo 84º,

Tendo em conta a proposta da Comissão (1),

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social (2),

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189ºC do Tratado (3),

Considerando que, nas suas conclusões de 25 de Janeiro de 1993 sobre a segurança marítima e a prevenção da poluição na Comunidade, o Conselho registou a importância do elemento humano na segurança de funcionamento dos navios;

Considerando que, na sua resolução de 8 de Junho de 1993, relativa a uma política comum para a segurança marítima (4), o Conselho estabeleceu o objectivo de se afastarem as tripulações insuficientemente qualificadas, tendo dado prioridade às acções comunitárias destinadas a melhorar a formação e o ensino mediante o desenvolvimento de normas comuns relativas aos níveis mínimos de formação de pessoal-chave, incluindo a questão relativa a uma língua comum a bordo dos navios comunitários;

Considerando que as normas para a concessão de diplomas, cartas e certificados de qualificação profissional dos marítimos diferem de um Estado-membro para outro; que uma tal diversidade de legislações nacionais em matéria de formação no domínio abrangido pela presente directiva não assegura um nível de formação adequado para responder às exigências da segurança marítima;

Considerando que as directivas 89/48/CEE (5) e 92/51/CEE (6) do Conselho sobre os sistemas gerais de reconhecimento dos diplomas e das formações profissionais se

aplicam às profissões marítimas abrangidas pela presente directiva; que contribuem para promover o cumprimento das obrigações do Tratado, suprimindo os entraves à livre circulação de pessoas e serviços entre os Estados-membros;

Considerando que o reconhecimento mútuo dos diplomas e certificados, tal como previsto nas directivas relativas aos sistemas gerais, nem sempre garante um nível de formação harmonizado de todo o pessoal que serve a bordo dos navios que arvoram pavilhão de um Estado-membro, incluindo os navios registados no Euros, a partir do momento em que esse registo for aprovado pelo Conselho; que tal é, no entanto, essencial do ponto de vista da segurança marítima;

Considerando que, por conseguinte, é essencial estabelecer um nível mínimo de formação dos marítimos na Comunidade; que é conveniente que a acção neste domínio se baseie nas normas de formação já acordadas a nível internacional, nomeadamente a Convenção da OMI, de 1978, sobre normas de formação, de certificação e de serviço de quartos para os marítimos, a seguir designada «convenção NFCSQ»; que todos os Estados-membros são partes nessa convenção;

Considerando que a alteração da convenção NFCSQ de 22 de Maio de 1991 [resolução MSC 21(59)] introduz a função de operador radiotécnico, por forma a dar cumprimento aos requisitos GMDSS;

Considerando que, a fim de aumentar a segurança marítima e evitar a perda de vidas humanas e a poluição marinha, se deve melhorar a comunicação entre os membros das tripulações que servem a bordo dos navios que navegam em águas comunitárias;

Considerando que, nos navios de passageiros, o pessoal de bordo que tenha sido designado para dar assistência aos passageiros em situações de emergência deve ser capaz de comunicar com esses passageiros; que, neste contexto, se devem ter em conta todas as disposições relevantes da resolução A.770(18) da OMI sobre os requisitos de formação mínima do pessoal designado para dar assistência aos passageiros em situações de emergência a bordo de navios de passageiros;

(1) JO nº C 212 de 5. 8. 1993, p. 1.

(2) JO nº C 34 de 2. 2. 1994, p. 10.

(3) Parecer do Parlamento Europeu de 9 de Março de 1993 (JO nº C 91 de 28. 3. 1994, p. 120), posição comum do Conselho de 19 de Setembro de 1994 (JO nº C 301 de 27. 10. 1994, p. 41) e decisão do Parlamento Europeu de 16 de Novembro de 1994 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

(4) JO nº C 271 de 7. 10. 1993, p. 1.

(5) JO nº L 19 de 24. 1. 1989, p. 16.

(6) JO nº L 209 de 24. 7. 1992, p. 25.

Considerando que as tripulações que trabalham a bordo dos navios-tanque que transportam produtos nocivos ou cargas poluentes deverão estar aptas a afrontar eficazmente a prevenção de acidentes e as situações de emergência; que é, portanto, da maior importância estabelecer uma comunicação adequada entre o comandante, os oficiais e os restantes membros da tripulação, que preencha os requisitos previstos no artigo 8º;

Considerando que o nº 3 do artigo 8º se justifica pelo facto de as normas relevantes, a definir mediante uma alteração à convenção NFCSQ de 1978, ainda não terem sido adoptadas pela OMI;

Considerando que é conveniente adoptar medidas destinadas a assegurar que os marítimos com certificados emitidos por países terceiros possuam um nível de competência equivalente ao requerido pela convenção NFCSQ;

Considerando que, para atingir este objectivo, é necessário definir critérios comuns para o reconhecimento de certificados estrangeiros na Comunidade; que, para o efeito, o Conselho deve decidir sobre os critérios comuns, deliberando em conformidade com as condições estabelecidas no Tratado;

Considerando que se deve criar um comité que assista a Comissão na execução das tarefas relacionadas com o exercício do reconhecimento dos certificados emitidos por institutos de formação ou por administrações de países terceiros;

Considerando que se devem tomar medidas que permitam aos marítimos que trabalham a bordo de navios que arvore pavião de um Estado-membro, incluindo os navios registados no Euros, a partir do momento em que esse registo for aprovado pelo Conselho, e que possuam certificados que não tenham sido emitidos nos termos da presente directiva, continuar a trabalhar durante um período transitório a expirar após a adopção dos critérios comuns;

Considerando que os Estados-membros, enquanto autoridades portuárias, devem intensificar a segurança e a prevenção da poluição nas águas comunitárias através de uma inspecção prioritária dos navios que arvorem pavião de um país terceiro que não tenha ratificado a convenção NFCSQ ou que empreguem tripulações titulares de certificados não reconhecidos ao abrigo do disposto na presente directiva, garantindo assim que não seja concedido um tratamento mais favorável aos navios que arvorem pavião de um país terceiro;

Considerando que é necessário criar procedimento de adaptação da presente directiva às alterações verificadas nas convenções e códigos internacionais,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artigo 1º

A presente directiva aplica-se aos marítimos nela referidos que exerçam funções a bordo de navios de mar que arvorem o pavião de um Estado-membro, excepto:

- navios de guerra, unidades auxiliares da marinha de guerra ou outros navios da propriedade de um Estado-membro ou por ele explorados, afectos exclusivamente a serviços governamentais de carácter não comercial,
- navios de pesca,
- embarcações de recreio não utilizadas com fins comerciais,
- navios de madeira de construção primitiva.

#### Artigo 2º

Os Estados-membros adoptarão as medidas necessárias para assegurar que os comandantes, os oficiais, os marítimos da mestrança e marinagem que fazem parte dos quartos de navegação ou dos quartos de máquinas e os encarregados das embarcações salva-vidas que exerçam funções a bordo de um navio objecto do artigo 1º, recebam uma formação que corresponda, no mínimo, aos requisitos previstos na convenção NFCSQ, conforme estabelecido no anexo da presente directiva, e sejam titulares de um certificado nos termos do artigo 3º

#### Artigo 3º

Entende-se por «certificado» qualquer documento válido, seja qual for a sua denominação, emitido pela autoridade competente de um Estado-membro, ou com a sua autorização, que habilite o titular a desempenhar as funções indicadas nesse documento ou autorizadas pelos regulamentos nacionais.

#### Artigo 4º

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Comandante», a pessoa responsável pelo comando de um navio;
- b) «Oficial», qualquer membro da tripulação, com excepção do comandante, assim designado pelas leis ou regulamentos nacionais ou, na ausência dessa designação, pelas convenções colectivas ou pelos costumes;
- c) «Oficial de convés», o oficial qualificado do sector de convés;
- d) «Imediato», o oficial de convés cujo posto vem imediatamente a seguir ao de comandante e ao qual competirá o comando do navio em caso de incapacidade do comandante;

- e) «Oficial de máquinas», um oficial qualificado do sector de máquinas;
- f) «Chefe de máquinas», o oficial de máquinas principal, responsável pela instalação de propulsão mecânica do navio;
- g) «Segundo-oficial de máquinas», o oficial de máquinas cujo posto vem imediatamente a seguir ao de chefe de máquinas e ao qual competirá a responsabilidade pela propulsão mecânica do navio em caso de incapacidade do chefe de máquinas;
- h) «Praticante de máquinas», qualquer pessoa que esteja a receber formação para oficial de máquinas, assim designado pelas leis ou regulamentos nacionais;
- i) «Operador radiotécnico», qualquer pessoa titular de um certificado adequado no que respeita ao sistema global marítimo de socorro e segurança, emitido ou reconhecido pela autoridade ou organismo competente designado por cada Estado-membro, nos termos das disposições dos regulamentos das radiocomunicações;
- j) «Marítimo da mestrança e marinhagem», qualquer membro da tripulação do navio, com excepção do comandante e dos oficiais;
- k) «Encarregado das embarcações salva-vidas», qualquer membro da tripulação do navio titular de um certificado de aptidão para a condução de embarcações salva-vidas e botes de salvamento emitido separadamente ou incluído no respectivo certificado de habilitações;
- l) «Navio de mar», qualquer navio, com excepção dos que navegam exclusivamente em águas interiores ou nas águas situadas no interior ou na proximidade de águas abrigadas ou em zonas nas quais se apliquem regulamentos portuários;
- m) «Navio que arvora o pavilhão de um Estado-membro», qualquer navio que esteja registado num Estado-membro e arvore o respectivo pavilhão nos termos da sua legislação, incluindo os navios registados no Euros, a partir do momento em que esse registo por aprovado pelo Conselho. Os navios que não correspondam a esta definição serão equiparados a navios que arvoram pavilhão de um país terceiro;
- n) «Viagens costeiras», as viagens efectuadas na proximidade de um Estado-membro, tal como definido por esse Estado-membro;
- o) «Potência propulsora», a potência em kilowatts constante do certificado de registo do navio ou de qualquer outro documento oficial;
- p) «Petrolífero», qualquer navio construído e utilizado para o transporte de petróleo e de produtos petrolíferos a granel;
- q) «Navio químico», qualquer navio construído e utilizado para o transporte a granel de quaisquer produtos químicos líquidos enumerados no Código para a construção e equipamento de navios que transportam produtos químicos perigosos a granel, na versão em vigor na data da adopção da presente directiva;
- r) «Navio de transporte de gás liquefeito», qualquer navio construído e utilizado para o transporte a granel de quaisquer gases liquefeitos enumerados no Código para a construção e equipamento de navios que transportam gases liquefeitos a granel, na versão em vigor na data da adopção da presente directiva;
- s) «Regulamentos de radiocomunicações», os regulamentos de radiocomunicações revistos, adoptados pela Conferência administrativa mundial das radiocomunicações para os serviços móveis;
- t) «Navio de passageiros», qualquer navio de mar que transporte mais de 12 passageiros;
- u) «Navio de pesca», qualquer embarcação utilizada na captura de peixe, baleias, focas, morsas ou outros recursos vivos do mar;
- v) «Convenção NFCSQ», a Convenção internacional da OMI, de 1978, sobre normas de formação, de certificação e de serviço de quartos para os marítimos, na versão em vigor na data da adopção da presente directiva.

#### Artigo 5º

A formação exigida no artigo 2º deverá ser adequada aos conhecimentos teóricos e às aptidões práticas exigidas no anexo da presente directiva, em especial no que se refere à utilização de equipamento salva-vidas e de combate a incêndios, e aprovada pela autoridade ou organismo competente designado por cada Estado-membro.

#### Artigo 6º

1. Em circunstâncias de extrema necessidade, as autoridades competentes, se considerarem que daí não advém perigo para as pessoas, bens ou ambiente, podem conceder uma dispensa que permita a um determinado marítimo prestar serviço num dado navio, durante um período determinado que não exceda seis meses, em funções para as quais não detém o certificado apropriado, com excepção das de operador radiotécnico, salvo nas condições estabelecidas nos regulamentos de radiocomunicações aplicáveis, desde que considerem que o titular da dispensa possui qualificações suficientes para ocupar o lugar vago com segurança e a contento das autoridades competentes. No entanto, não serão concedidas dispensas nem a um comandante nem a um chefe de máquinas, salvo em casos de força maior, e, mesmo assim, durante o mais curto espaço de tempo possível.

2. Qualquer dispensa para um determinado cargo só deverá ser concedida a uma pessoa titular do certificado necessário para o desempenho do cargo imediatamente inferior. Caso não seja exigível um certificado para o cargo inferior, poderá ser concedida uma dispensa a uma pessoa cuja qualificação a experiência constituam, no entender das autoridades competentes, uma equivalência perfeita às exigências estabelecidas para o cargo a ocupar, desde que lhe seja exigida a realização, com aprovação, de um teste aceite pelas autoridades competentes como prova de que essa dispensa pode ser concedida com segurança, caso essa pessoa não possua qualquer certificado adequado. Além disso, as autoridades competentes deverão assegurar que o cargo em questão seja ocupado o mais rapidamente possível por um titular de um certificado adequado.

#### Artigo 7º

Os Estados-membros designarão a ou as autoridades ou organismos que:

- ministrarão a formação referida no artigo 5º,
- organizarão ou controlarão os exames, se for caso disso; o Estado-membro deverá certificar-se de que os examinadores possuem qualificações adequadas,
- emitirão o certificado de habilitações,
- concederão as dispensas previstas no artigo 6º

#### Artigo 8º

Os Estados-membros assegurarão que:

1. A bordo de todos os navios que arvoram o pavilhão de um Estado-membro e de todos os navios de passageiros que iniciem e/ou terminem uma viagem num porto de um Estado-membro existam em qualquer momento meios de comunicação verbal efectiva em matéria de segurança entre todos os membros do pessoal de bordo do navio, em especial no que se refere à recepção e compreensão correcta e atempada de mensagens e instruções. Além disso, deverá haver meios de comunicação adequados entre o navio e as autoridades em terra, quer numa língua comum quer na língua dessas mesmas autoridades.
2. A bordo dos navios de passageiros, o pessoal designado no rol de chamada para ajudar os passageiros em situações de emergência seja imediatamente identificável e tenha capacidade de comunicação suficiente para o efeito, tendo em conta uma adequada combinação dos critérios seguintes:
  - a) Língua ou línguas adequadas às principais nacionalidades dos passageiros transportados numa rota específica;
  - b) Probabilidade de a capacidade de utilizar um vocabulário elementar em inglês para as instruções básicas poder constituir um meio de comunicação

com qualquer passageiro que necessite de assistência, quer o passageiro e o membro da tripulação tenham ou não uma língua comum;

- c) Eventual necessidade de comunicar por outros meios, em situação de emergência (por exemplo: por demonstração, por gestos ou chamando a atenção para a localização das instruções, dos pontos de reunião, dos meios de salvação ou dos postos de abandono do navio) quando não for possível a comunicação verbal;
- d) Medida em que foram dadas aos passageiros instruções de segurança completas na ou nas suas línguas maternas; e
- e) Línguas em que os avisos de emergência podem ser difundidos durante uma emergência ou exercício para transmitir instruções cruciais e facilitar a assistência aos passageiros pelos membros da tripulação.

3. A bordo dos petroleiros, dos navios químicos e dos navios de transporte de gás liquefeito, o comandante, os oficiais e os marítimos da mestrança e marinhagem possam comunicar entre si na ou nas mesmas línguas de trabalho. Além disso, deverá haver meios de comunicação adequados entre o navio e as autoridades em terra, quer numa língua comum quer na língua dessas mesmas autoridades.
4. Ao efectuarem uma inspecção ao navio na sua qualidade de Estado do porto, os Estados-membros verificarão se os navios que arvoram pavilhão de um Estado não comunitário satisfazem também o presente artigo.

#### Artigo 9º

1. O reconhecimento mútuo, entre Estados-membros, dos certificados referidos no artigo 3º de que sejam titulares marítimos nacionais dos Estados-membros está condicionado ao disposto nas directivas 89/48/CEE e 92/51/CEE.
2. O reconhecimento mútuo, entre Estados-membros, dos certificados referidos no artigo 3º de que sejam titulares marítimos não nacionais de Estados comunitários está igualmente condicionado ao disposto nas directivas 89/48/CEE e 92/51/CEE.
3. Os marítimos que não possuam o certificado previsto no artigo 3º podem ser admitidos a exercer funções a bordo de navios que arvoram o pavilhão de um Estado-membro desde que tenha sido adoptada uma decisão sobre o reconhecimento do seu tipo de certificado nos termos do procedimento a seguir estabelecido:
  - a) Antes de 1 de Julho de 1995, o Conselho, deliberando nos termos das condições previstas no Tratado, definirá um conjunto de critérios para o reconhecimento dos tipos de certificados emitidos por institutos ou administrações.

- b) Cada Estado-membro notificará à Comissão e aos restantes Estados-membros os tipos de certificados por si reconhecidos ou que tenciona reconhecer nos termos dos critérios referidos na alínea a).
- c) Se, num prazo de três meses a contar da data da referida notificação, outro Estado-membro ou a Comissão suscitar uma objecção baseada nos critérios mencionados na alínea a), a questão será submetida pela Comissão nos termos do procedimento previsto no artigo 13º, devendo o Estado-membro envolvido tomar as medidas necessárias ao cumprimento das decisões tomadas nos termos de procedimento previsto nesse artigo.
- d) A Comissão elaborará e manterá actualizada uma lista dos certificados notificados pelos Estados-membros. Esta lista será publicada no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

4. Os marítimos que não possuam os certificados previstos no artigo 3º mas que exerçam funções num navio que arvora o pavilhão de um Estado-membro poderão ser autorizados a continuar a exercer funções em navios que arvoram o pavilhão do referido Estado-membro até dois anos após o estabelecimento dos critérios comuns previstos na alínea a) do nº 3, data a partir da qual deverão ou possuir um tipo de certificado previsto no artigo 3º ou um tipo de certificado reconhecido nos termos do procedimento previsto no nº 3.

#### Artigo 10º

Os Estados-membros adoptarão as medidas necessárias para assegurar que os navios que arvoram o pavilhão de um país terceiro que não tenha ratificado a convenção NFCSQ ou cujos comandante, oficiais e marítimos de mestrança e marinagem sejam titulares de certificados que não sejam reconhecidos nos termos do artigo 9º sejam prioritariamente submetidos a controlos pela autoridade competente do Estado do porto para verificar se o nível de formação e as qualificações profissionais da respectiva tripulação correspondem às normas da convenção NFCSQ e ao disposto no artigo 8º

#### Artigo 11º

Os Estados-membros adoptarão as medidas necessárias, incluindo o eventual arresto do navio, se as autoridades competentes do Estado do porto verificarem durante uma inspecção que as tripulações não estão em condições de comprovar a aptidão profissional exigida para as funções que lhes estão atribuídas em termos de segurança do navio e de prevenção da poluição.

#### Artigo 12º

1. A presente directiva pode ser alterada nos termos do procedimento previsto no artigo 13º, a fim de aplicar, para efeitos da presente directiva, as futuras alterações aos códigos internacionais que vierem a entrar em vigor, tal como referido nas alíneas q), r) e s) do artigo 4º
2. Na sequência da adopção de novos instrumentos ou de protocolos à convenção NFCSQ referida na alínea v) do artigo 4º, o Conselho, deliberando sob proposta da Comissão, decidirá, tendo em conta as formalidades parlamentares dos Estados-membros, bem como as formalidades pertinentes no âmbito da OMI, sobre as disposições de ratificação dos referidos instrumentos ou protocolos, garantindo a sua aplicação uniforme e simultânea nos Estados-membros.

#### Artigo 13º

1. A Comissão será assistida por um comité composto por representantes dos Estados-membros e presidido pelo representante da Comissão.
2. O representante da Comissão submeterá à apreciação do comité um projecto das medidas a tomar. O comité emitirá o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa. O parecer será emitido por maioria, nos termos previstos no nº 2 do artigo 148º do Tratado para a adopção das decisões que o Conselho é chamado a tomar sob proposta da Comissão. Nas votações no comité, os votos dos representantes dos Estados-membros são sujeitos à ponderação definida no artigo atrás referido. O presidente não participa na votação.
3. a) A Comissão adoptará as medidas projectadas desde que sejam conformes com o parecer do comité.  
 b) Se as medidas projectadas não forem conformes com o parecer do comité, ou na falta de parecer, a Comissão submeterá sem demora ao Conselho uma proposta relativa às medidas a tomar. O Conselho deliberará por maioria qualificada.  
 c) Se, no termo de um prazo de oito semanas a contar da data em que o assunto foi submetido à apreciação do Conselho, este último ainda não tiver deliberado, a Comissão adoptará as medidas propostas.

#### Artigo 14º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva, o mais tardar, em 31 de Dezembro de 1995.

2. Quando os Estados-membros adoptarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão estabelecidas pelos Estados-membros.

3. Os Estados-membros comunicarão imediatamente à Comissão os textos de todas as disposições que adoptarem no domínio regido pela presente directiva. A Comissão informará do facto os outros Estados-membros.

*Artigo 15º*

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 22 de Novembro de 1994.

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

M. WISSMANN

## ANEXO

REQUISITOS DE FORMAÇÃO PREVISTOS NA CONVENÇÃO NFCSQ, REFERIDOS NO  
ARTIGO 2º DA DIRECTIVA

## CAPÍTULO II

## COMANDANTE — SECÇÃO DE CONVÉS

## REGRA II-2

**Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de comandantes e immediatos de navios com arqueação bruta igual ou superior a 200 toneladas**

Comandante e imediato de navios com arqueação bruta igual ou superior a 1 600 toneladas (t):

1. Qualquer comandante e imediato de um navio de mar com arqueação bruta igual ou superior a 1 600 t deverá possuir um certificado adequado.
2. Qualquer candidato à obtenção do certificado deverá:
  - a) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, especialmente no que respeita à acuidade visual e auditiva;
  - b) Satisfazer os requisitos para a certificação de oficial chefe de quarto de navegação em navios com arqueação bruta igual ou superior a 200 t e ter exercido essas funções durante um período de embarque aprovado que seja:
    - i) para o certificado de imediato, de pelo menos 18 meses; este período poderá no entanto ser reduzido até 12 meses se a administração exigir uma formação especial que considere como equivalente a pelo menos seis meses de embarque na qualidade de oficial chefe de quarto de navegação,
    - ii) para o certificado de comandante, de pelo menos 36 meses; este período poderá no entanto ser reduzido até 24 meses se pelo menos 12 meses desse período de embarque tiverem sido efectuados na qualidade de imediato ou se a administração exigir uma formação especial que considere equivalente a esse período;
  - c) Ter efectuado com aprovação o exame adequado exigido pela administração. Esse exame deverá incluir as matérias constantes do apêndice a esta regra, a não ser que a administração altere esses requisitos de exame para os comandantes e immediatos de navios de dimensões reduzidas afectos a viagens costeiras da forma que considerar necessário, tendo em atenção as suas consequências para a segurança de todos os navios que possam operar nas mesmas águas.

Comandante e imediato de navios com arqueação bruta entre 200 t e 1 600 t:

3. Qualquer comandante e imediato de um navio de mar com uma arqueação bruta entre 200 t e 1 600 t deverá possuir um certificado adequado.
4. Qualquer candidato à obtenção do certificado deverá:
  - a) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, especialmente no que respeita à sua acuidade visual e auditiva;
  - b)
    - i) Para o certificado de imediato, satisfazer os requisitos aplicáveis aos oficiais chefes de quarto de navegação em navios com arqueação bruta igual ou superior a 200 t;
    - ii) para o certificado de comandante, satisfazer os requisitos aplicáveis aos oficiais chefes de quarto de navegação em navios com arqueação bruta igual ou superior a 200 t e ter efectuado um período de embarque aprovado não inferior a 36 meses; este período poderá no entanto ser reduzido até 24 meses se pelo menos 12 meses desse período de embarque tiverem sido efectuados na qualidade de imediato ou se a administração exigir uma formação especial que considere equivalente a esse período;

- c) Ter efectuado com aprovação o exame adequado exigido pela administração. Esse exame deverá incluir as matérias constantes do apêndice, a não ser que a administração altere esses requisitos de exame para os comandantes e imediatos de navios afectos a viagens costeiras da forma que considerar conveniente, com vista a excluir as matérias que não sejam aplicáveis às águas ou navios em causa, tendo em atenção as suas consequências para a segurança de todos os navios que possam operar nas mesmas águas.

Disposições gerais:

5. O nível dos conhecimentos exigidos nos termos dos diferentes títulos do apêndice poderá variar consoante o certificado for emitido a nível de comandante ou de imediato e consoante o certificado ou certificados forem aplicáveis a navios com uma arqueação bruta igual ou superior a 1 600 t ou a navios com uma arqueação bruta compreendida entre 200 t e 1 600 t.

APÊNDICE À REGRA II-2

**Conhecimentos mínimos obrigatórios para a certificação de comandantes e imediatos de navios com arqueação bruta igual ou superior a 200 t**

1. O programa a seguir indicado foi estabelecido para efeitos de exame dos candidatos à obtenção de certificados de comandantes ou imediatos de navios com arqueação bruta igual ou superior a 200 t. Tem por objectivo alargar e aprofundar as matérias constantes da Regra II-4 «Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de oficiais chefes de quarto de navegação de navios com arqueação bruta igual ou superior a 200 t». Tendo em atenção que o comandante tem a responsabilidade fundamental pela segurança do navio, seus passageiros, tripulação e carga e que o imediato deverá estar apto para assumir essas responsabilidades em qualquer altura, o exame nestas matérias deverá ser concebido com o objectivo de verificar a aptidão dos candidatos para apreender todas as informações disponíveis que afectem a segurança do navio.
2. *Navegação e determinação da posição*
  - a) *Planificação da viagem e navegação em quaisquer condições:*
    - i) por métodos convencionais de traçado de rotas oceânicas,
    - ii) em águas restritas,
    - iii) com gelo,
    - iv) com visibilidade reduzida,
    - v) em esquemas de separação de tráfego,
    - vi) em zonas afectadas por grandes amplitudes de marés.
  - b) *Determinação da posição:*
    - i) pela observação astronómica, incluindo a utilização do sol, estrelas, lua e planetas,
    - ii) pela observação terrestre, incluindo a aptidão para utilizar as marcações a partir de marcas terrestres e as ajudas à navegação, tais como faróis, balizas e bóias, em conjunto com as cartas apropriadas, avisos aos navegantes e outras publicações que permitam verificar a exactidão da posição determinada,
    - iii) utilizando, conforme o exigido pela administração, todas as modernas ajudas electrónicas à navegação existentes a bordo, com conhecimento específico dos respectivos princípios de funcionamento, limitações, causas de erros, detecção de informações deturpadas e métodos de correcção para obter uma determinação precisa da posição.
3. *Serviço de quartos*
  - a) Demonstrar um conhecimento perfeito do conteúdo, aplicação e objectivos do Regulamento internacional para evitar abalroamentos no mar, incluindo os anexos relativos à segurança da navegação.
  - b) Demonstrar conhecimentos da regra II-1, «Princípios básicos a observar durante os quartos de navegação».

#### 4. Equipamento de radar

Utilizando o simulador de radar ou, no caso de não existir, a rosa de manobras, demonstrar conhecimento dos princípios fundamentais do radar e aptidão para o operar e utilizar e para interpretar e analisar as informações obtidas a partir deste equipamento, incluindo os seguintes aspectos:

- a) Factores que afectam o seu rendimento e precisão;
- b) Ajuste inicial e conservação da imagem;
- c) Detecção de informações deturpadas, ecos falsos, ecos provocados pela vaga, etc.;
- d) Alcance e marcações;
- e) Identificação de ecos críticos;
- f) Rumo e velocidade de outros navios;
- g) Tempo e distância da aproximação máxima de um navio que segue a rumo idêntico, oposto ou cruzado;
- h) Detecção das mudanças de rumo e de velocidade de outros navios;
- i) Efeito das mudanças de rumo e de velocidade do próprio navio ou de ambos;
- j) Aplicação do Regulamento internacional para evitar abalroamentos no mar.

#### 5. Agulha magnética e girobússola

Aptidão para determinar e corrigir os erros da agulha magnética e da girobússola e conhecimento dos meios para corrigir esses mesmos erros.

#### 6. Meteorologia e oceanografia

- a) Demonstrar aptidão para compreender e interpretar uma carta sinóptica e para prever o estado do tempo numa zona tendo em atenção as condições meteorológicas locais.
- b) Conhecimento das características dos vários sistemas meteorológicos, incluindo os ciclones tropicais, e do processo de evitar os seus centros e quadrantes perigosos.
- c) Conhecimento dos sistemas de correntes oceânicas.
- d) Aptidão para utilizar todas as publicações náuticas adequadas sobre marés e correntes, incluindo as editadas em língua inglesa.
- e) Capacidade para fazer o cálculo das marés.

#### 7. Manobra e governo do navio

Manobrar e governar um navio em quaisquer condições, incluindo as seguintes:

- a) Manobras de aproximação às embarcações ou estações dos pilotos, tendo em atenção o estado do tempo, a maré, o seguimento e as distâncias de paragem;
- b) Governo de um navio em rios, estuários, etc., tendo em atenção os efeitos da corrente, do vento e das águas restritas na capacidade de resposta do leme;
- c) Manobras em águas pouco profundas, tendo em atenção a redução da profundidade abaixo da quilha devida aos efeitos de empopamento <sup>(1)</sup> e de balanços transversais e longitudinais;
- d) Acção recíproca entre navios que se cruzam ou se ultrapassam e entre o navio e as margens próximas (efeito de canal);
- e) Atracar e desatracar sob diferentes condições de vento e maré, com e sem rebocadores;
- f) Escolha do fundeadouro; fundear com um ou dois ferros em fundeadouros limitados e factores a considerar na determinação do comprimento de amarra que deve ser usado;

<sup>(1)</sup> Empopamento: redução da profundidade abaixo da quilha do navio que se produz quando o navio navega e que resulta do efeito conjugado do afundamento do casco e da variação de caimento à popa. O efeito acentua-se em águas pouco profundas e reduz-se ao abrandar-se a velocidade do navio.

- g) Garrar; pôr as amarras claras;
  - h) Entrada em doca seca com ou sem avaria;
  - i) Condução e governo de navios com mau tempo, incluindo a assistência a navios ou aeronaves em perigo, as operações de reboque, os meios que permitem evitar que um navio de difícil manobra fique atravessado à vaga, a diminuição do abatimento e a utilização do óleo;
  - j) Precauções na manobra de arriar botes de salvamento ou embarcações salva-vidas com mau tempo;
  - k) Métodos para embarcar náufragos que se encontrem em botes de salvamento ou embarcações salva-vidas;
  - l) Aptidão para determinar a capacidade de manobra e as características das máquinas dos principais tipos de navios, especialmente no que se refere às distâncias de paragem e curvas de evolução com diferentes calados e velocidades;
  - m) Importância de navegar a velocidade reduzida a fim de evitar as avarias provocadas pela ondulação de proa ou de popa do próprio navio;
  - n) Medidas práticas a tomar quando se navega entre gelos ou em condições de acumulação de gelo a bordo;
  - o) Utilização dos esquemas de separação de tráfego e execução de manobras dentro desses esquemas.
8. *Estabilidade <sup>(1)</sup> e construção do navio e limitação de avarias*
- a) Compreensão dos princípios fundamentais de construção naval e das teorias e factores que afectam o caimento e a estabilidade do navio e medidas necessárias para manter um caimento e uma estabilidade que não afectem a segurança;
  - b) Conhecimento dos efeitos no caimento e na estabilidade do navio originados por uma avaria que provoque o alagamento de um compartimento e medidas necessárias para combater esses efeitos;
  - c) Demonstrar conhecimentos de utilização das tabelas de estabilidade, de caimento e de esforços, dos diagramas e dos equipamentos de cálculo de esforços e de como carregar e lastrar o navio mantendo os esforços impostos ao casco dentro de limites aceitáveis;
  - d) Conhecimentos gerais dos principais elementos estruturais de um navio e da nomenclatura correcta das várias partes;
  - e) Conhecimentos das recomendações da organização relativas à estabilidade do navio.
9. *Instalações propulsoras de um navio*
- a) Princípios de funcionamento das instalações propulsoras marítimas;
  - b) Maquinaria auxiliar do navio;
  - c) Conhecimentos gerais da terminologia referente às máquinas marítimas.
10. *Manuseamento e estiva da carga*
- a) Estiva e peamento da carga a bordo, incluindo os aparelhos de carga;
  - b) Operações de carga e descarga, em particular de grandes pesos;
  - c) Regulamentos e recomendações internacionais relativos ao transporte de determinadas cargas, em especial o Código internacional marítimo de mercadorias perigosas (código IMDG);
  - d) Transporte de mercadorias perigosas; precauções a tomar durante as operações de carga e descarga e cuidados a ter com as mercadorias perigosas durante a viagem;
  - e) Conhecimento prático do conteúdo e aplicação dos manuais de segurança pertinentes em vigor para os navios-tanques;
  - f) Conhecimento prático dos sistemas de encanamentos e bombas de carga mais vulgarmente utilizados;

<sup>(1)</sup> Os comandantes e os imediatos que exercem funções em navios de pequena tonelagem deverão estar perfeitamente familiarizados com as características fundamentais de estabilidade desses navios.

- g) Termos e definições utilizados para descrever as propriedades dos carregamentos de hidrocarbonetos mais vulgares, como por exemplo petróleos brutos, meio destilados e nafta;
- h) Regulamentos sobre a poluição; operações de lastro, limpeza e degaseificação de tanques;
- i) Procedimentos para efectuar carregamentos sobre resíduos.

11. *Prevenção de incêndios e técnicas de combate a incêndios*

- a) Organização de exercícios de combate a incêndios;
- b) Classes de incêndios e química do fogo;
- c) Sistemas de combate a incêndios;
- d) Frequência de um curso aprovado de combate a incêndios;
- e) Conhecimento dos regulamentos relativos ao equipamento de combate a incêndios.

12. *Procedimentos de emergência*

- a) Precauções a tomar ao encalhar um navio;
- b) Medidas a tomar antes e após o encalhe;
- c) Pôr um navio encalhado a flutuar, com e sem auxílio;
- d) Medidas a tomar na sequência de um abalroamento;
- e) Vedação provisória de rombos;
- f) Medidas a tomar para a protecção e segurança de passageiros e tripulantes em situações de emergência;
- g) Limitação de avarias e salvamento do navio na sequência de um incêndio ou de uma explosão;
- h) Abandono do navio;
- i) Governo de emergência, montagem e utilização de meios improvisados de governo e processos de montar um leme de recurso quando for possível;
- j) Salvamento de pessoas de um navio em perigo ou naufragado;
- k) Procedimentos em caso de homem ao mar.

13. *Cuidados médicos*

Conhecimento perfeito da forma de utilizar as seguintes publicações:

- a) Guia médico internacional para navios ou publicações nacionais equivalentes;
- b) Secção médica do Código internacional de sinais;
- c) Guia de primeiros socorros para uso em caso de acidentes com mercadorias perigosas.

14. *Direito marítimo*

- a) Conhecimento do direito marítimo internacional constante de acordos e convenções internacionais na medida em que estes afectem as obrigações e as responsabilidades específicas do comandante, em particular os que respeitam à segurança e protecção do meio ambiente marítimo. Deverá ser dada especial atenção às seguintes matérias:
  - i) certificados e outros documentos que devem obrigatoriamente estar a bordo de navios por força de convenções internacionais, seu processo de obtenção e prazos legais de validade,
  - ii) responsabilidades nos termos das exigências pertinentes da Convenção internacional de linhas de carga,
  - iii) responsabilidades nos termos das exigências pertinentes da Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar,

- iv) responsabilidade nos termos das convenções internacionais para a prevenção da poluição provocada pelos navios,
  - v) declarações marítimas de saúde; exigências dos regulamentos sanitários internacionais,
  - vi) responsabilidades nos termos da Convenção sobre o Regulamento internacional para evitar abalroamentos no mar,
  - vii) responsabilidades decorrentes de outros instrumentos internacionais respeitantes à segurança dos navios, dos passageiros, da tripulação e da carga,
- b) O nível de conhecimentos da legislação marítima nacional é deixado ao critério da administração, mas deverá incluir as disposições adoptadas no âmbito nacional com vista à implementação dos acordos e convenções internacionais.

15. *Gestão do pessoal e responsabilidades de formação*

Conhecimentos de gestão, organização e formação do pessoal a bordo dos navios

16. *Radiocomunicações e sinais visuais*

- a) Aptidão para transmitir e receber mensagens por sinais luminosos em morse e para utilizar o Código internacional de sinais; no caso de a administração ter examinado candidatos sobre estas matérias a níveis mais baixos de certificação, poderá decidir não os tornar a examinar sobre essas mesmas matérias para a emissão de certificados de comandante;
- b) Conhecimento dos procedimentos utilizados nas radiocomunicações e aptidão para utilizar o equipamento de rádio para mensagens de socorro, urgência, segurança e navegação;
- c) Conhecimento dos procedimentos prescritos nos regulamentos de radiocomunicações para transmitir sinais de socorro em casos de emergência.

17. *Salvamento*

Conhecimento profundo das regras relativas aos meios de salvação (Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar), à organização de exercícios de abandono do navio, a embarcações salva-vidas, botes de salvamento e a outro equipamento de salvamento.

18. *Busca e salvamento*

Conhecimento profundo do Manual de busca e salvamento para os navios mercantes (Mersar).

19. *Métodos para demonstração de competência*

- a) Navegação:  
Demonstrar experiência na utilização do sextante, do taxímetro e aparelho de marcar e aptidão para determinar a posição, o rumo e as marcações.
- b) Regulamento internacional para evitar abalroamentos no mar:
  - i) uso de pequenos modelos mostrando sinais ou luzes ou do simulador de luzes de navegação,
  - ii) rosa de manobras ou simulador de radar.
- c) Radar:
  - i) simulador de radar  
ou
  - ii) rosa de manobras.
- d) Combate a incêndios:  
Frequência de um curso aprovado de combate a incêndios.
- e) Comunicações:  
Exame prático visual e vocal.
- f) Salvamento:  
Lançamento à água e manobra de embarcações salva-vidas, botes de salvamento e outros meios de salvação, incluindo a colocação de coletes de salvação.

## REGRA II-3

**Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de oficiais chefes de quarto de navegação e de comandantes de navios com arqueação bruta inferior a 200 t****1. Navios não afectos a viagens costeiras**

- a) Qualquer comandante em exercício de funções num navio de mar com arqueação bruta inferior a 200 t não afecto a viagens costeiras deverá possuir um certificado, reconhecido pela administração, para o exercício de funções de comandante de navios com arqueação bruta compreendida entre 200 t e 1 600 t;
- b) Qualquer oficial chefe de quarto de navegação em exercício de funções num navio de mar com arqueação bruta inferior a 200 t não afecto a viagens costeiras deverá possuir um certificado adequado para navios com arqueação bruta ou igual ou superior a 200 t.

**2. Navios afectos a viagens costeiras****a) Comandante:**

- i) qualquer comandante em exercício de funções num navio de mar com arqueação bruta inferior a 200 t afecto a viagens costeiras deverá possuir um certificado adequado,
- ii) qualquer candidato à obtenção do certificado deverá:
  - ter, pelo menos, 20 anos de idade,
  - ter efectuado um período de embarque aprovado não inferior a 12 meses, exercendo funções de oficial chefe de quarto de navegação,
  - demonstrar perante a administração que possui conhecimentos adequados ao exercício das suas funções nos navios em causa, que deverão incluir as matérias constantes do apêndice a esta regra;

**b) Oficial chefe de quarto de navegação:**

- i) qualquer oficial chefe de quarto de navegação num navio de mar com arqueação bruta inferior a 200 t afecto a viagens costeiras deverá possuir um certificado adequado,
- ii) qualquer candidato à obtenção de um certificado deverá:
  - ter, pelo menos, 18 anos de idade,
  - comprovar a sua aptidão física perante a administração, especialmente no que respeita à sua acuidade visual e auditiva,
  - demonstrar perante a administração que:
    - efectuou com aproveitamento uma formação especial que inclua um período adequado de embarque, tal como exigido pela administração
    - ou
    - efectuou um período de embarque aprovado, durante um mínimo de três anos, na secção de convés,
  - demonstrar perante a administração que possui conhecimentos adequados ao exercício das suas funções nos navios em causa, que deverão incluir as matérias constantes do apêndice.

**3. Formação**

A formação para aquisição dos conhecimentos e da experiência prática necessários deverá basear-se na regra II-1 «Princípios básicos a observar durante um quarto de navegação» e nos regulamentos e recomendações internacionais pertinentes.

**4. Isenções**

A administração, se considerar que as dimensões de um navio e as condições da viagem são de molde a tornar impraticável ou impossível a aplicação da totalidade dos requisitos desta regra e do seu apêndice, poderá, nessa medida, isentar o comandante e o oficial chefe de quarto de navegação desses navios ou tipos de navios de alguns desses requisitos, tendo sempre em atenção a segurança de todos os navios que possam operar nas mesmas águas.

## APÊNDICE À REGRA II-3

**Conhecimentos mínimos obrigatórios para a certificação de oficiais chefes de quarto de navegação e de comandantes de navios com arqueação bruta inferior a 200 t****1. a) Conhecimento das seguintes matérias:**

- i) navegação costeira e, na medida do necessário, navegação astronómica,
- ii) Regulamento internacional para evitar abalroamentos no mar,

- iii) Código internacional marítimo de mercadorias perigosas (código IMDG),
  - iv) agulha magnética,
  - v) radiotelefonia e sinais visuais,
  - vi) prevenção de incêndios e técnicas de combate a incêndio,
  - vii) salvamento,
  - viii) procedimentos de emergência,
  - ix) manobra do navio,
  - x) estabilidade do navio,
  - xi) meteorologia,
  - xii) instalações propulsoras de navios pequenos,
  - xiii) primeiros socorros,
  - xiv) busca e salvamento,
  - xv) prevenção da poluição do meio ambiente marinho.
- b) Para além das exigências estabelecidas na alínea a), conhecimentos suficientes para utilizar com segurança todas as ajudas à navegação e o equipamento instalado a bordo dos navios em causa.
- c) O nível dos conhecimentos a exigir sobre as matérias especificadas nas alíneas a) e b) deverá ser suficiente para que o oficial de quarto exerça as suas funções com segurança.
2. Qualquer comandante em exercício de funções num navio de mar com arqueação bruta inferior a 200 t deverá ainda, para além das exigências do ponto 1 acima, provar à administração que possui os conhecimentos necessários para exercer com segurança todas as funções de comandante de um navio daquele tipo.

#### REGRA II-4

##### Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de oficiais chefes de quarto de navegação de navios com arqueação bruta igual ou superior a 200 t

1. Qualquer oficial chefe de quarto de navegação que esteja a exercer funções num navio de mar com arqueação bruta igual ou superior a 200 t deverá possuir um certificado adequado.
2. Qualquer candidato à obtenção do certificado deverá:
  - a) Ter, pelo menos, 18 anos de idade;
  - b) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, especialmente no que respeita à sua acuidade visual e auditiva;
  - c) Ter efectuado um período de embarque aprovado, na secção de convés, não inferior a três anos, o qual deverá incluir, pelo menos, seis meses de funções de quarto na ponte, sob a supervisão de um oficial qualificado; qualquer administração poderá, contudo, autorizar que um máximo de dois anos desse período de embarque aprovado possa ser substituído por um período de formação especial, caso considere que essa formação é, pelo menos, equivalente, em valor, ao período de embarque aprovado que substitui;
  - d) Demonstrar à administração, através de aprovação em exame adequado, que possui conhecimentos teóricos e práticos adequados às suas funções.
3. *Certificados para serviço sem restrições*

Para a emissão de certificados para serviço sem restrições no que respeita à área de operação, o exame deverá comprovar que os conhecimentos teóricos e práticos do candidato são adequados às matérias constantes do apêndice a esta regra.
4. *Certificados restritos*

Para a emissão de certificados restritos à navegação costeira, a administração poderá suprimir as matérias a seguir indicadas, constantes do apêndice, tendo em atenção as consequências na segurança de todos os navios que possam operar nas mesmas águas:

  - a) Navegação astronómica;
  - b) Sistemas de radiolocalização e sistemas electrónicos de navegação em águas não cobertas por aqueles sistemas.

### 5. *Nível de conhecimentos*

- a) O nível dos conhecimentos a exigir sobre as matérias constantes do apêndice deverá ser suficiente para que o oficial de quarto exerça as suas funções com segurança. Ao determinar o nível adequado de conhecimentos, a administração deverá tomar em consideração as observações sobre cada assunto constantes do apêndice;
- b) A formação para aquisição dos conhecimentos teóricos e da experiência prática necessários deverá basear-se na regra II-1 «Princípios básicos a observar durante um quarto de navegação», e nos regulamentos e recomendações internacionais pertinentes.

### APÊNDICE À REGRA II-4

#### Conhecimentos mínimos obrigatórios para a certificação de oficiais chefes de quarto de navegação em navios com arqueação bruta igual ou superior a 200 t

##### 1. *Navegação astronómica*

Aptidão para utilizar os astros na determinação da posição do navio e dos erros da agulha magnética.

##### 2. *Navegação terrestre e costeira*

- a) Aptidão para determinar a posição do navio pela utilização de:
  - i) marcas terrestres,
  - ii) ajudas à navegação, incluindo faróis, balizas e bóias,
  - iii) navegação estimada, tendo em conta os ventos, marés, correntes e a velocidade do navio determinada pelas rotações por minuto da hélice e pelo odómetro;
- b) Conhecimento perfeito e aptidão para usar as cartas de navegação e publicações náuticas, tais como roteiros, tabelas de marés, avisos aos navegantes, radioavisos náuticos e informações relativas à organização do tráfego marítimo.

##### 3. *Navegação por radar*

Conhecimento dos princípios fundamentais do radar e aptidão para o operar e utilizar para interpretar e analisar as informações obtidas, incluindo os seguintes aspectos:

- a) Factores que afectam o seu rendimento e precisão;
- b) Ajuste inicial e conservação da imagem;
- c) Detecção de informações deturpadas, ecos falsos, ecos provocados pela vaga, etc.;
- d) Alcance e marcações;
- e) Identificação de ecos críticos;
- f) Rumo e velocidade de outros navios;
- g) Tempo e distância de aproximação máxima de um navio que segue um rumo idêntico, oposto ou cruzado;
- h) Detecção das mudanças de rumo e de velocidade de outros navios;
- i) Efeito das mudanças de rumo ou de velocidade do próprio navio ou de ambos;
- j) Aplicação do Regulamento internacional para evitar abalroamentos no mar.

##### 4. *Serviço de quarto*

- a) Demonstrar um conhecimento perfeito do conteúdo, aplicação e objectivos do Regulamento internacional para evitar abalroamentos no mar, incluindo os anexos relativos à segurança da navegação;
- b) Demonstrar conhecimentos do conteúdo da regra II-1 «Princípios básicos a observar durante um quarto de navegação».

##### 5. *Sistemas electrónicos de determinação da posição e de navegação*

Capacidade para determinar a posição do navio pela utilização de ajudas electrónicas à navegação, de acordo com as exigências da administração.

##### 6. *Radiogoniómetros e sondas acústicas*

Aptidão para operar este equipamento e utilizar correctamente as informações que fornece.

7. *Meteorologia*

Conhecimento dos instrumentos meteorológicos existentes a bordo dos navios e respectiva aplicação. Conhecimento das características dos vários sistemas meteorológicos, dos procedimentos de transmissão e dos sistemas de registo, e aptidão para utilizar as informações meteorológicas disponíveis.

8. *Agulha magnética e girobússola*

Conhecimento dos princípios da agulha magnética e da girobússola, incluindo os seus erros e correcções. No que respeita às girobússolas, compreensão dos sistemas que estão sob o controlo da agulha mãe e conhecimento do funcionamento e cuidados a ter com os tipos principais de girobússolas.

9. *Piloto automático*

Conhecimento dos sistemas de piloto automático e respectivos procedimentos.

10. *Radiocomunicações e sinais visuais*

- a) Aptidão para transmitir e receber mensagens por sinais luminosos em morse;
- b) Aptidão para utilizar o Código internacional de sinais;
- c) Conhecimento dos procedimentos utilizados nas radiocomunicações e aptidão para utilizar o equipamento de rádio para mensagens de socorro, urgência, segurança e navegação.

11. *Prevenção de incêndios e técnicas de combate a incêndios*

- a) Aptidão para organizar exercícios de combate a incêndios;
- b) Conhecimento das diversas classes de incêndios e da química do fogo;
- c) Conhecimento dos sistemas de combate a incêndios;
- d) Frequência de um curso aprovado de combate a incêndios.

12. *Salvamento*

Aptidão para organizar exercícios de abandono do navio e conhecimento do funcionamento das embarcações salva-vidas, botes de salvamento e seus dispositivos de arriar, juntamente com o respectivo equipamento, incluindo os meios de radiocomunicação de salvamento e as radiobalizas para a localização de sinistros por satélite (EPIRB), os fatos de mergulho e os equipamentos de protecção térmica. Conhecimento de técnicas de sobrevivência no mar.

13. *Procedimentos de emergência*

Conhecimento dos pontos enunciados no apêndice próprio da edição em vigor do documento-guia da OMI/OIT.

14. *Manobra e governo do navio*

Conhecimento dos seguintes aspectos:

- a) Efeitos dos vários portes (dw), calados, caimento, velocidade e profundidade abaixo da quilha nas curvas de evolução e distância de paragem;
- b) Efeitos do vento e das correntes no governo do navio;
- c) Manobras para salvamento de homem ao mar;
- d) Empopamento, águas pouco profundas e efeitos semelhantes;
- e) Procedimentos adequados para fundear e amarrar.

15. *Estabilidade do navio*

- a) Conhecimento prático e utilização das tabelas de estabilidade, de caimento e de esforços, bem como dos diagramas e dos equipamentos de cálculo de esforços;
- b) Compreensão das acções fundamentais a empreender em caso de perda parcial da reserva de flutuabilidade.

16. *Língua inglesa.*

Conhecimentos adequados da língua inglesa que permitam ao oficial utilizar as cartas e outras publicações náuticas, compreender as informações meteorológicas e as mensagens relativas à segurança e condução do navio e exprimir-se claramente nas suas comunicações com outros navios ou estações costeiras. Aptidão para compreender e utilizar o vocabulário normalizado da navegação marítima.

17. *Construção naval*

Conhecimentos gerais das principais partes estruturais de um navio e do nome correcto das várias partes.

18. *Manuseamento e estiva da carga*

Conhecimentos das formas correctas de manusear e estivar a carga e sua influência na segurança do navio.

19. *Assistência médica*

Aplicação prática dos guias médicos e conselhos transmitidos por rádio, incluindo a aptidão para tomar medidas eficazes baseadas nas informações obtidas, em caso de acidentes ou doenças susceptíveis de ocorrer a bordo.

20. *Busca e salvamento*

Conhecimento do manual de busca e salvamento para os navios mercantes (Mersar).

21. *Prevenção da poluição do meio ambiente marinho*

Conhecimento das precauções a observar para evitar a poluição do meio ambiente marinho.

## REGRA-II-5

**Requisitos mínimos obrigatórios para garantir a manutenção da competência e a actualização de conhecimentos dos comandantes e oficiais de convés**

1. Qualquer comandante e oficial de convés titular de um certificado que esteja a exercer funções no mar ou tencione voltar a embarcar depois de um período de permanência em terra deverá, a fim de poder continuar a exercer funções no mar, comprovar, perante a administração, a intervalos regulares não superiores a cinco anos, as seguintes condições:
  - a) Aptidão física, especialmente no que respeita à sua acuidade visual e auditiva e
  - b) Competência profissional:
    - i) por ter efectuado um período de embarque aprovado, como comandante ou oficial de convés, não inferior a um ano durante os últimos cinco anos,  
ou
    - ii) por ter desempenhado funções correspondentes àquelas para que habilita o certificado de que é titular que sejam consideradas, pelo menos, como equivalentes ao período de embarque previsto na subalínea i) supra,  
ou
    - iii) por um dos seguintes meios:
      - ter passado num teste aprovado,  
ou
      - ter completado, com aproveitamento, um curso ou cursos aprovados,  
ou
      - ter completado, como oficial de convés supranumerário, um período de embarque aprovado, não inferior a três meses imediatamente antes de assumir o cargo para que habilita o certificado de que é titular.
2. A administração, ouvidas as entidades interessadas, deverá formular ou promover a formulação de uma estrutura de cursos de reciclagem e actualização, quer facultativos quer obrigatórios, conforme for aconselhável, para comandantes e oficiais de convés em exercício de funções no mar, especialmente para aqueles que retomam a sua actividade marítima. A administração deverá tomar todas as providências necessárias para que todas as pessoas interessadas possam frequentar os cursos adequados à sua experiência e funções. Estes cursos deverão ser aprovados pela administração e incluir as alterações verificadas na tecnologia marítima, bem como as introduzidas nos regulamentos e recomendações internacionais pertinentes respeitantes à salvaguarda da vida humana no mar e à protecção do meio ambiente marinho.

3. Qualquer comandante e oficial de convés deverá para poder continuar a exercer funções a bordo de navios para os quais foram acordados internacionalmente requisitos especiais de formação completar com aproveitamento um curso de formação adequado e aprovado.
4. A administração deverá assegurar que os textos das alterações que forem sendo introduzidas nos regulamentos internacionais respeitantes à salvaguarda da vida humana no mar e à protecção do meio ambiente marinho se encontrem a bordo dos navios sob a sua jurisdição.

#### REGRA II-6

##### Requisitos mínimos obrigatórios para os marítimos da mestrança e marinagem que fazem parte dos quartos de navegação

1. Os requisitos mínimos para os marítimos da mestrança e marinagem que fazem parte dos quartos de navegação num navio de mar com uma arqueação bruta igual ou superior a 200 t constam do ponto 2. Estes requisitos não são os estabelecidos para a emissão do certificado de marinheiro qualificado <sup>(1)</sup>, nem são, com excepção de navios de dimensões limitadas, os requisitos mínimos aplicáveis a um marítimo da mestrança e marinagem que venha a ser o único marítimo destes escalões a fazer parte de um quarto de navegação. As administrações poderão exigir uma formação e qualificação complementares a um marítimo da mestrança e marinagem que venha a ser o único marítimo destes escalões a fazer parte de um quarto de navegação.
2. Qualquer marítimo da mestrança e marinagem que faça parte dos quartos de navegação num navio de mar com uma arqueação bruta igual ou superior a 200 t deverá:
  - a) Ter, pelo menos, 16 anos de idade;
  - b) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, especialmente no que se refere à sua acuidade visual e auditiva;
  - c) Demonstrar perante a administração que:
    - i) efectuou um período de embarque aprovado que inclua, pelo menos, seis meses de experiência no mar relacionada especialmente com as funções próprias do serviço dos quartos de navegação, ou
    - ii) efectuou, com aproveitamento, uma formação especial em terra ou a bordo de um navio que inclua um período adequado de embarque exigido pela administração, o qual não deverá ser inferior a dois meses;
  - d) Possuir experiência ou formação que inclua:
    - i) princípios básicos de combate a incêndios, primeiros socorros, técnicas de sobrevivência, riscos para a saúde e segurança pessoal,
    - ii) aptidão para compreender as ordens e para se fazer entender pelo oficial de quarto em tudo quanto se relacione com as suas funções,
    - iii) aptidão para governar e cumprir as ordens dadas para o leme, bem como conhecimentos suficientes sobre a agulha magnética e a girobússola, necessários ao desempenho destas funções,
    - iv) aptidão para efectuar com eficiência o serviço de vigia, usando a vista e o ouvido, e para informar a marcação aproximada de um sinal sonoro ou luminoso ou de qualquer outro objecto em graus ou quartas,
    - v) facilidade em passar de piloto automático para leme manual e vice-versa,
    - vi) conhecimento do uso dos sistemas apropriados de comunicação interna e sistemas de alarme,
    - vii) conhecimento dos foguetes iluminantes, tochas e sinais de fumo flutuantes,
    - viii) conhecimento das suas tarefas em situações de emergência,
    - ix) conhecimento da terminologia e definições usadas a bordo relacionadas com as suas funções.
3. A experiência, os períodos de embarque ou a formação exigidos nos termos das alíneas c) e d) do ponto 2 poderão ser obtidos pelo exercício de funções relacionadas com o quarto de navegação, mas somente no caso de essas funções serem desempenhadas sob a supervisão directa do comandante, do oficial chefe de quarto de navegação ou de um marítimo da mestrança e marinagem qualificado.
4. As administrações deverão garantir que seja emitido um documento oficial a qualquer marítimo que, pela sua experiência ou formação, possua as qualificações necessárias, de acordo com esta regra, para exercer funções na qualidade de marítimo da mestrança e marinagem que faça parte dos quartos de navegação, ou que seja devidamente autenticado o documento de que seja titular.

<sup>(1)</sup> Ver a Convenção da OIT sobre passagem de certificados de marinheiro qualificado, de 1946, ou qualquer convenção posterior que regule esta matéria.

5. As administrações podem considerar que um marítimo preenche os requisitos da presente regra se desempenhou a função em causa no convés durante um período não inferior a um ano durante os cinco anos anteriores à entrada em vigor da convenção NFCSQ para a administração em causa.

### CAPÍTULO III

#### SECÇÃO DE MÁQUINAS

##### REGRA III-2

**Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de chefes de máquinas e de segundos oficiais de máquinas de navios cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 3 000 kW**

1. Qualquer chefe de máquinas e segundo oficial de máquinas de um navio de mar cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 3 000 kW deverá possuir um certificado adequado.
2. Qualquer candidato à obtenção do certificado deverá:
  - a) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, incluindo a sua acuidade visual e auditiva;
  - b) Satisfazer os requisitos para a certificação de oficial de máquinas chefe de quarto e:
    - i) Para o certificado de segundo oficial de máquinas, ter exercido as funções de praticante de máquinas ou de oficial de máquinas durante um período de embarque aprovado não inferior a 12 meses;
    - ii) Para o certificado de chefe de máquinas, ter exercido funções durante um período de embarque aprovado não inferior a 36 meses, dos quais pelo menos 12 meses como oficial de máquinas exercendo um cargo de responsabilidade, tendo já as qualificações exigidas para exercer funções de segundo oficial de máquinas;
  - c) Ter frequentado um curso prático aprovado de combate a incêndios;
  - d) Ter efectuado com aprovação o exame adequado exigido pela administração. Esse exame deverá incluir as matérias constantes do apêndice a esta regra, a não ser que a administração altere estes requisitos de exame para os oficiais de navios com potência propulsora limitada afectos a viagens costeiras da forma que considerar necessária, tendo em atenção as consequências para a segurança de todos os navios que possam operar nas mesmas águas.
3. A formação para a aquisição dos conhecimentos teóricos e da experiência prática necessários deverá basear-se nos regulamentos e recomendações internacionais pertinentes.
4. O nível dos conhecimentos exigido nos termos dos diferentes parágrafos do apêndice poderá variar consoante o certificado for emitido a nível de chefe de máquinas ou de segundo oficial de máquinas.

##### APÊNDICE À REGRA III-2

**Conhecimentos mínimos obrigatórios para a certificação de chefes de máquinas e de segundos oficiais de máquinas de navios cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 3 000 kW**

1. O programa a seguir indicado foi estabelecido para efeitos de exame dos candidatos à obtenção de certificados de chefe de máquinas e de segundo oficial de máquinas de navios cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 3 000 kW. Tendo em atenção que o segundo oficial de máquinas deverá estar apto para assumir, em qualquer altura, as responsabilidades de chefe de máquinas, o exame nestas matérias deverá ser concebido com o objectivo de verificar a aptidão dos candidatos para apreender todas as informações disponíveis com interesse para o funcionamento seguro das máquinas do navio.

2. No que respeita à alínea a) do ponto 4 adiante, a administração poderá dispensar a exigência de conhecimentos sobre determinados tipos de máquinas propulsoras que não sejam instalações de máquinas para as quais seja válido o certificado a conceder. Um certificado concedido nestes termos não será válido para nenhum dos tipos de instalações de máquinas objecto desta dispensa até que o oficial de máquinas demonstre a sua competência nesses domínios da forma que a administração considerar satisfatória. Qualquer destas limitações deverá ser averbada no certificado.
3. Qualquer candidato deverá possuir conhecimentos teóricos sobre as seguintes matérias:
  - a) Termodinâmica e transmissão de calor;
  - b) Mecânica e hidromecânica;
  - c) Princípios de funcionamento das instalações propulsoras (motores *diesel*, turbinas a vapor e a gás) e de refrigeração do navio;
  - d) Propriedades físicas e químicas dos combustíveis e lubrificantes;
  - e) Tecnologia dos materiais;
  - f) Características químicas e físicas dos incêndios e dos agentes extintores;
  - g) Electrotecnologia marítima e equipamento electrónico e eléctrico;
  - h) Princípios fundamentais da automatização, da instrumentação e dos sistemas de controlo;
  - i) Arquitectura naval e construção de navios, incluindo a limitação de avarias.
4. Qualquer candidato deverá possuir conhecimentos práticos adequados, pelo menos nas seguintes matérias:
  - a) Funcionamento e manutenção de:
    - i) Máquinas marítimas a *diesel*;
    - ii) Instalações marítimas de propulsão a vapor;
    - iii) Turbinas marítimas a gás;
  - b) Funcionamento e manutenção das máquinas auxiliares, incluindo os sistemas de bombagem e de encanamentos, a instalação da caldeira auxiliar e os sistemas da máquina do leme;
  - c) Funcionamento, verificação e manutenção do equipamento eléctrico e de controlo;
  - d) Funcionamento e manutenção do equipamento de movimentação de cargas e da maquinaria do convés;
  - e) Detecção das deficiências de funcionamento das máquinas, localização dessas deficiências e prevenção de avarias;
  - f) Organização dos procedimentos de segurança a adoptar na manutenção e nas reparações;
  - g) Métodos e ajudas para a prevenção, detecção e extinção de incêndios;
  - h) Métodos e ajudas para a prevenção da poluição do meio ambiente pelos navios;
  - i) Normas a observar a fim de evitar a poluição do meio ambiente marinho;
  - j) Consequências da poluição marinha para o meio ambiente;
  - k) Primeiros socorros relativos aos tipos de lesões que se possam verificar nos compartimentos onde existem máquinas e utilização do equipamento de primeiros socorros;
  - l) Funções e utilização dos meios de salvação;
  - m) Métodos de limitação de avarias;
  - n) Regras de segurança no trabalho.
5. Qualquer candidato deverá possuir conhecimentos do direito marítimo internacional constante de acordos e convenções internacionais na medida em que estes afectem as obrigações e responsabilidades específicas do pessoal da secção de máquinas, em particular os que respeitam à segurança e protecção do meio ambiente marítimo. O nível de conhecimentos da legislação marítima é deixado ao critério da administração, mas deverá incluir as disposições adoptadas no âmbito nacional com vista à implementação dos acordos e convenções internacionais.
6. Qualquer candidato deverá possuir conhecimentos de gestão, organização e formação de pessoal a bordo dos navios.

## REGRA III-3

**Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de chefes de máquinas e de segundos oficiais de máquinas de navios cuja máquina principal tenha uma potência propulsora de 750 kW a 3 000 kW**

1. Qualquer chefe de máquinas e segundo oficial de máquinas de um navio de mar cuja máquina principal tenha uma potência propulsora de 750 kW a 3 000 kW deverá possuir um certificado adequado.
2. Qualquer candidato à obtenção de um certificado deverá:
  - a) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, incluindo a sua acuidade visual e auditiva;
  - b) Satisfazer as condições para a certificação de oficial de máquinas chefe de quarto; e
    - i) Para o certificado de segundo oficial de máquinas, ter exercido as funções de praticante de máquinas ou de oficial de máquinas durante um período de embarque aprovado não inferior a 12 meses;
    - ii) Para o certificado de chefe de máquinas, ter exercido funções durante um período de embarque aprovado não inferior a 24 meses, dos quais pelos 12 meses tendo já as qualificações exigidas para exercer funções de segundo oficial de máquinas;
  - c) Ter frequentado um curso prático aprovado de combate a incêndios;
  - d) Ter efectuado com aprovação o exame adequado exigido pela administração. Esse exame deverá incluir as matérias constantes do apêndice a esta regra, a não ser que a administração altere esses requisitos de exame e os períodos de embarque para os oficiais de navios afectos a viagens costeiras, tendo em atenção os tipos de comandos automáticos e à distância que estejam instalados nesses navios e as consequências para a segurança de todos os navios que possam operar nas mesmas águas.
3. A formação para aquisição dos conhecimentos teóricos e da experiência prática necessários deverá basear-se nos regulamentos e recomendação internacionais pertinentes.
4. O nível dos conhecimentos exigidos nos termos dos diferentes parágrafos do apêndice poderá variar consoante o certificado for emitido a nível de chefe de máquinas ou de segundo oficial de máquinas.
5. Qualquer oficial de máquinas qualificado para exercer funções de segundo oficial de máquinas de navios cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 3 000 kW poderá exercer funções de chefe de máquinas em navios cuja máquina principal tenha uma potência propulsora inferior a 3 000 kW, desde que tenha exercido funções como oficial de máquinas num cargo de responsabilidade durante um período de embarque aprovado não inferior a 12 meses.

## APÊNDICE À REGRA III-3

**Conhecimentos mínimos obrigatórios para a certificação de chefes de máquinas e de segundos oficiais de máquinas de navios cuja máquina principal tenha uma potência propulsora de 750 kW a 3 000 kW**

1. O programa a seguir indicado foi estabelecido para efeitos de exame dos candidatos à obtenção de certificados de chefe de máquinas e de segundo oficial de máquinas de navios cuja máquina principal tenha uma potência propulsora de 750 kW a 3 000 kW. Tendo em atenção que o segundo oficial de máquinas deverá estar apto para assumir, em qualquer altura, as responsabilidades de chefe de máquinas, o exame nestas matérias deverá ser concebido com o objectivo de verificar a aptidão dos candidatos para apreender todas as informações disponíveis com interesse para o funcionamento seguro das máquinas do navio.
2. No que respeita aos pontos 3 d) e 4 a) adiante, a administração poderá dispensar a exigência de conhecimentos sobre determinados tipos de máquinas propulsoras que não sejam as instalações de máquinas para as quais seja válido o certificado a conceder. Um certificado concedido nestes termos não será válido para nenhum dos tipos de instalações de máquinas objecto desta dispensa até que o oficial de máquinas demonstre a sua competência nesses domínios da forma que a administração considere satisfatória. Qualquer destas limitações deverá ser averbada no certificado.

3. Qualquer candidato deverá conhecimentos teóricos elementares suficientes para compreender os princípios básicos das seguintes matérias:
  - a) Processos de combustão;
  - b) Transmissão de calor;
  - c) Mecânica e hidromecânica;
  - d) i) Máquinas marítimas a *diesel*;  
ii) Instalações marítimas de propulsão a vapor;  
iii) Turbinas marítimas a gás;
  - e) Sistemas da máquina do leme;
  - f) Propriedades dos combustíveis e lubrificantes;
  - g) Propriedades dos materiais;
  - h) Agentes extintores de incêndios;
  - i) Equipamento eléctrico marítimo;
  - j) Sistemas de automatização, de instrumentação e de controlo;
  - k) Construção de navios, incluindo a limitação de avarias;
  - l) Sistemas auxiliares.
  
4. Qualquer candidato deverá possuir conhecimentos adequados, pelo menos, nas seguintes matérias:
  - a) Funcionamento e manutenção de:
    - i) Máquinas marítimas a *diesel*;
    - ii) Instalações marítimas de propulsão a vapor;
    - iii) Turbinas marítimas a gás;
  - b) Funcionamento e manutenção dos sistemas de máquinas auxiliares, incluindo os sistemas da máquina do leme;
  - c) Funcionamento, verificação e manutenção do equipamento eléctrico e de controlo;
  - d) Funcionamento e manutenção do equipamento de movimentação de cargas e da maquinaria do convés;
  - e) Detecção das deficiências de funcionamento das máquinas, localização dessas deficiências e prevenção de avarias;
  - f) Organização dos procedimentos de segurança a adoptar na manutenção e nas reparações;
  - g) Métodos e ajudas para a prevenção, detecção e extinção de incêndios;
  - h) Normas a observar a fim de evitar a poluição do meio ambiente marinho e métodos e ajudas para a sua prevenção;
  - i) Primeiros socorros relativos a tipos de lesões que se possam verificar nos compartimentos onde existam máquinas e utilização do equipamento de primeiros socorros;
  - j) Funções e utilização dos meios de salvação;
  - k) Métodos de limitação de avarias, com especial referência às medidas a tomar em caso de alagamento de casa das máquinas;
  - l) Regras de segurança no trabalho.
  
5. Qualquer candidato deverá possuir conhecimentos do direito marítimo internacional constante de acordos e convenções internacionais, na medida em que estes afectem as obrigações e responsabilidades específicas do pessoal da secção de máquinas, em particular as que respeitam à segurança e protecção do meio ambiente marinho. O nível de conhecimentos da legislação marítima nacional é deixado ao critério da administração, mas deverá incluir as disposições adoptadas no âmbito nacional com vista à implementação dos acordos e convenções internacionais.
  
6. Qualquer candidato deverá possuir conhecimentos de gestão, organização e formação de pessoal a bordo dos navios.

## REGRA III-4

**Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação de oficiais de máquinas chefes de quarto numa casa de máquinas em condução convencional ou de oficiais de máquinas de serviço numa casa de máquinas em condução semiatendida**

1. Qualquer oficial de máquinas chefe de quarto numa casa de máquinas em condução convencional ou qualquer oficial de máquinas de serviço numa casa de máquinas em condução semiatendida, a bordo de um navio de mar cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 750 kW, deverá possuir um certificado adequado.
2. Qualquer candidato à obtenção do certificado deverá:
  - a) Ter pelo menos 18 anos de idade;
  - b) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, incluindo a sua acuidade visual e auditiva;
  - c) Ter pelo menos três anos de ensino ou formação aprovados específicos das funções de oficial de máquinas da marinha mercante;
  - d) Ter efectuado um período de embarque adequado, que poderá estar incluído dentro do período de três anos referido na alínea c);
  - e) Demonstrar à administração que possui os conhecimentos teóricos e práticos de condução e manutenção de máquinas marítimas adequados às funções de oficial de máquinas;
  - f) Ter frequentado um curso prático aprovado de combate a incêndios;
  - g) Possuir conhecimentos de regras de segurança no trabalho.

A administração poderá alterar os requisitos das alíneas c) e d) para os oficiais de máquinas de navios cuja máquina principal tenha uma potência propulsora inferior a 3 000 kW afectos a viagens costeiras, tendo em atenção as consequências para a segurança de todos os navios que possam operar nas mesmas águas.

3. Qualquer candidato deverá possuir conhecimentos do funcionamento e manutenção das máquinas principais e auxiliares, bem como das normas regulamentares pertinentes, pelo menos nos seguintes pontos concretos:
  - a) Tarefas de rotina do quarto
    - i) Procedimentos relativos à renição e aceitação do quarto;
    - ii) Funções de rotina a cumprir durante o quarto;
    - iii) Registo de dados no diário da máquina e compreensão da respectiva leitura;
    - iv) Procedimentos relativos à entrega do quarto;
  - b) Máquinas principais e auxiliares
    - i) Colaboração na preparação das máquinas principais e auxiliares para o arranque;
    - ii) Funcionamento das caldeiras a vapor, incluindo o sistema de combustão;
    - iii) Métodos de verificação do nível da água nas caldeiras a vapor e medidas necessárias caso esse nível seja anormal;
    - iv) Localização das deficiências mais vulgares das máquinas e instalações da casa das máquinas e da casa das caldeiras e medidas necessárias para evitar avarias;
  - c) Sistemas de bombagem
    - i) Operações de bombagem de rotina;
    - ii) Funcionamento dos sistemas de esgoto das cavernas e de bombagem do lastro e da carga;
  - d) Geradores  
Preparação, arranque, acoplamento e permuta dos alternadores ou dos geradores;
  - e) Procedimentos de segurança e emergência:
    - i) Precauções de segurança a observar durante o quarto e acções imediatas a tomar em caso de incêndio ou acidente, com especial incidência nos circuitos de hidrocarbonetos;
    - ii) Isolamento seguro das instalações e equipamento eléctrico e de outro tipo antes de se autorizar que o pessoal trabalhe nessas mesmas instalações e equipamento;

- f) **Prevenção da poluição**
- Precauções a tomar a fim de evitar a poluição do meio ambiente por hidrocarbonetos, resíduos de cargas, águas de esgoto, fumos ou outros poluentes. Utilização do equipamento para a prevenção da poluição, incluindo os separadores da água dos hidrocarbonetos, os sistemas de tanques de decantação e as instalações de esgotos;
- g) **Primeiros socorros:**
- Noções básicas de primeiros socorros relativos aos tipos de lesões que se possam verificar nos compartimentos onde existam máquinas.
4. Quando da instalação de máquinas de um navio não façam parte caldeiras a vapor, a administração poderá dispensar a exigência dos conhecimentos constantes das subalíneas ii) e iii) da alínea b) do ponto 3. Um certificado concedido nestes termos não será válido para o exercício de funções em navios em que as caldeiras a vapor façam parte das respectivas instalações de máquinas até que o oficial de máquinas demonstre a sua competência nas matérias que foram dispensadas da forma que a administração considerar satisfatória. Qualquer destas limitações deverá ser averbada no certificado.
5. A formação para aquisição dos conhecimentos teóricos e da experiência prática necessários deverá basear-se nos regulamentos e recomendações internacionais pertinentes.

#### REGRA III-5

##### **Requisitos mínimos obrigatórios para garantir a manutenção da competência e a acutalização de conhecimentos dos oficiais de máquinas**

1. Qualquer oficial de máquinas titular de um certificado que esteja a exercer funções no mar ou tencione voltar a embarcar depois de um período de permanência em terra deverá, a fim de poder continuar a exercer no mar as funções correspondentes ao seu certificado, comprovar perante a administração, a intervalos regulares não superiores a cinco anos, as seguintes condições:
- a) Aptidão física, incluindo a sua acuidade visual e auditiva; e
- b) Competência profissional:
- i) Por ter efectuado um período de serviço aprovado, exercendo funções de oficial de máquinas, durante, pelo menos um ano no decorrer dos últimos cinco anos; ou
- ii) Por ter desempenhado as funções correspondentes àquelas para que habilita o certificado de que é titular que sejam consideradas, pelo menos, como equivalentes ao período de embarque previsto no ponto 1, b), i); ou
- iii) Por um dos seguintes meios:
- ter passado num teste aprovado, ou
  - ter completado, com aproveitamento, um curso ou cursos aprovados, ou
  - ter completado, como oficial de máquinas supranumerário ou numa função inferior à indicada no seu certificado, um período de embarque aprovado não inferior a três meses imediatamente antes de assumir o cargo para que habilita o certificado de que é titular.
2. O curso ou cursos referidos no ponto 1, b), iii), deverão incluir, em particular, as alterações introduzidas nos regulamentos e recomendações internacionais pertinentes respeitantes à salvaguarda da vida humana no mar e à protecção do meio ambiente marinho.
3. A administração deverá assegurar que os textos das alterações que forem sendo introduzidas nos regulamentos internacionais respeitantes à salvaguarda da vida humana no mar e à protecção do meio ambiente marinho se encontrem a bordo dos navios sob a sua jurisdição.

#### REGRA III-6

##### **Requisitos mínimos obrigatórios para os marítimos da mestrança e marinagem que fazem parte dos quartos na casa das máquinas**

1. Os requisitos mínimos para os marítimos da mestrança e marinagem que fazem parte dos quartos na casa das máquinas serão os constantes do ponto 2. Estes requisitos não se aplicam:

- a) A um marítimo da mestrança e marinhagem designado para auxiliar o oficial de máquinas chefe de quarto <sup>(1)</sup>;
  - b) A um marítimo da mestrança e marinhagem que esteja em fase de formação;
  - c) A um marítimo da mestrança e marinhagem cujas funções, quando esteja de quarto, não tenham carácter especializado.
2. Qualquer marítimo da mestrança e marinhagem que faça parte dos quartos na casa de máquina deverá:
- a) Ter, pelo menos, 16 anos de idade;
  - b) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, incluindo a sua acuidade visual e auditiva;
  - c) Demonstrar perante a administração que possui:
    - i) Experiência ou formação de combate a incêndios, primeiros socorros básicos, técnicas de sobrevivência, riscos para a saúde e segurança pessoal;
    - ii) Aptidão para compreender as ordens e para se fazer entender em tudo quanto se relaciona com as suas funções.
  - d) Demonstrar perante a administração que possui:
    - i) Experiência adquirida em terra e relacionada com as suas funções a bordo, complementada por um período adequado de embarque exigido pela administração; ou
    - ii) Formação especial adquirida em terra ou a bordo de um navio que inclua um período adequado de embarque exigido pela administração, ou
    - iii) Um período de embarque aprovado não inferior a seis meses.
3. Qualquer destes marítimos deverá possuir conhecimentos relativos a:
- a) Procedimentos específicos dos quartos na casa das máquinas e aptidão para efectuar as tarefas de rotina do quarto próprias das suas funções;
  - b) Regras de segurança no trabalho relacionadas com as operações de casa das máquinas;
  - c) Terminologia utilizada nos compartimentos onde existem máquinas e nomenclatura própria das máquinas e do equipamento relacionado com as suas funções;
  - d) Procedimentos básicos de protecção do meio ambiente.
4. Qualquer marítimo da mestrança e marinhagem que deva efectuar quartos na casa das caldeiras deverá possuir conhecimentos do funcionamento das caldeiras em condições de segurança e a aptidão necessária para manter a água e as pressões de vapor nos níveis correctos.
5. Qualquer marítimo da mestrança e marinhagem que faça parte dos quartos na casa das máquinas deverá estar familiarizado com as funções do serviço de quarto que vai exercer nos compartimentos onde existem máquinas, no navio em que vai embarcar. Em particular, no que se refere a esse navio, aqueles marítimos deverão possuir:
- a) Conhecimento do uso dos sistemas apropriados de comunicação interna;
  - b) Conhecimento das saídas de emergência dos compartimentos onde existem máquinas;
  - c) Conhecimento dos sistemas de alarme da casa das máquinas e aptidão para distinguir entre os vários alarmes, em especial os alarmes a gás de extinção de incêndios;
  - d) Conhecimento da localização e modo de utilizar o equipamento de combate a incêndios nos compartimentos onde existem máquinas.
6. A administração poderá considerar que um marítimo satisfaz as exigências desta regra no caso de ter exercido funções apropriadas na secção de máquinas durante um período não inferior a um ano dentro dos últimos cinco anos anteriores à entrada em vigor da Convenção NFCSQ para essa administração.

---

(1) Ver a resolução nº 9 «Recomendação sobre os requisitos mínimos para um marítimo da mestrança e marinhagem designado para auxiliar ou oficial de máquinas chefe de quarto» adoptada pela Conferência Internacional sobre Formação de Certificação de Marítimos, 1978.

## CAPÍTULO IV

## PESSOAL ENCARREGADO DAS RADIOCOMUNICAÇÕES

## Nota explicativa:

As disposições obrigatórias relativas à escuta radioelétrica constam do regulamento das radiocomunicações e da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar 1974, emendada. As disposições relativas à manutenção do equipamento estão consignadas na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, emendada, e nas directrizes adoptadas pela organização (1).

## REGRA IV-1

## Âmbito de aplicação

1. As disposições deste capítulo aplicam-se ao pessoal encarregado das radiocomunicações em navios que operem com o sistema mundial de socorro e segurança marítima (GMDSS), de acordo com a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, emendada.
2. Até 1 de Fevereiro de 1999, o pessoal encarregado das radiocomunicações de navios que observem o disposto na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, em vigor antes de 1 de Fevereiro de 1992, deverá passar a observar o disposto na Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, 1978, em vigor antes de 1 de Dezembro de 1992.

## REGRA IV-2

## Requisitos mínimos obrigatórios para a certificação do pessoal encarregado das radiocomunicações GMDSS

1. Qualquer operador radiotécnico encarregado de dirigir ou de desempenhar as tarefas relativas ao serviço de comunicações por rádio a bordo de um navio deverá possuir um certificado ou certificados adequados, emitidos ou reconhecidos pela administração nos termos do disposto no regulamento das radiocomunicações.
2. O operador radiotécnico em serviço a bordo de um navio que, nos termos da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, emendada, deva possuir uma instalação radioelétrica, deverá ainda:
  - a) Ter, pelo menos, 18 anos de idade;
  - b) Comprovar a sua aptidão física perante a administração, especialmente no que respeita à sua acuidade visual e auditiva e locução;
  - c) Satisfazer as exigências do apêndice a esta regra.
3. Qualquer candidato à obtenção de um certificado deverá efectuar com aprovação um exame ou exames, conforme exigido pela administração.
4. O nível dos conhecimentos exigidos para a emissão do certificado deverá ser suficiente para que os operadores radiotécnicos desempenhem as suas funções relativas ao serviço radioelétrico com segurança e eficiência. Os conhecimentos exigidos para a obtenção de cada tipo de certificado definido no regulamento das radiocomunicações deverão estar em conformidade com esse regulamento. Além disso, para todos os tipos de certificados definidos no regulamento das radiocomunicações, os conhecimentos e a formação exigidos devem incluir as matérias enumeradas no apêndice a esta regra. Ao determinar o nível adequado de conhecimentos e a formação, a administração deverá tomar em consideração as recomendações pertinentes da organização (2).

(1) Ver as directrizes de manutenção do equipamento para o Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS), relativas às áreas marítimas A3 e A4, adoptadas pela organização pela Resolução A.702(17).

(2) Ver as recomendações sobre a formação do pessoal encarregado das radiocomunicações no Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS), adoptadas pela organização pela Resolução A.703(17).

## ÂPENDICE À REGRA IV-2

**Conhecimentos mínimos complementares e requisitos de formação para o pessoal encarregado das radiocomunicações**

1. Para além de satisfazerem os requisitos para a emissão de um certificado em conformidade com o regulamento das radiocomunicações, os operadores radiotécnicos deverão possuir conhecimentos e formação, incluindo formação prática, nos seguintes domínios:
  - a) Serviços radioeléctricos em situações de emergência, incluindo:
    - i) Abandono do navio;
    - ii) Incêndio a bordo;
    - iii) Avaria parcial ou total das instalações radioeléctricas;
  - b) Manobra de embarcações salva-vidas e botes de salvamento e respectivo equipamento, especialmente no que respeita aos meios de radiocomunicação de salvamento;
  - c) Sobrevivência no mar;
  - d) Primeiros socorros;
  - e) Prevenção e combate a incêndios, especialmente no que respeita às instalações radioeléctricas;
  - f) Medidas preventivas para garantir a segurança do navio e das pessoas, no que respeita aos perigos relacionados com o equipamento de radiocomunicações, incluindo os perigos devidos à electricidade e às radiações e os de origem química e mecânica;
  - g) Utilização do Manual de Busca e Salvamento para os Navios Mercantes (MERSAR), designadamente no que respeita às radiocomunicações;
  - h) Sistemas e métodos de indicação da posição do navio;
  - i) Utilização do Código Internacional de Sinais e do Vocabulário Normalizado da Navegação Marítima;
  - j) Sistemas e métodos de obtenção de serviços médicos por rádio.
2. A administração pode variar, na medida do necessário, o nível dos conhecimentos e da formação exigidos no ponto 1 para a emissão de um certificado de operador técnico ao possuidor de um certificado emitido ao abrigo do disposto nos capítulos II, III ou IV, desde que a administração esteja convicta de que o nível de formação ou de conhecimentos é o adequado para a emissão do certificado.

## REGRA IV-3

**Requisitos mínimos obrigatórios para garantir a manutenção da competência e a actualização de conhecimentos do pessoal encarregado das radiocomunicações GMDSS**

1. Qualquer operador radiotécnico titular de um certificado ou certificados emitidos ou reconhecidos pela administração deverá, a fim de poder continuar a exercer funções no mar, comprovar perante a administração as seguintes condições:
  - a) Aptidão física, especialmente no que respeita à sua acuidade visual e auditiva e locução, a intervalos regulares não superiores a cinco anos; e
  - b) Competência profissional:
    - i) Pelo desempenho de funções de radiocomunicação num navio de mar, sem qualquer interrupção contínua superior a cinco anos;
    - ii) Por ter desempenhado funções relacionadas com as obrigações próprias do grau do certificado que detém, consideradas pelo menos equivalentes ao serviço de mar exigido no ponto 1, b), i), ou
    - iii) Por ter passado num teste aprovado, ou por ter completado com aproveitamento um curso ou cursos de formação aprovados, no mar ou em terra, os quais deverão incluir matérias directamente relacionadas com a salvaguarda da vida humana no mar e aplicar-se ao certificado que essa pessoa detém, de acordo com os requisitos da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida no Mar, 1974, emendada, e do regulamento das radiocomunicações.

2. Quando se tornarem obrigatórios novos métodos, equipamento ou práticas a bordo de navios autorizados a arvorar a bandeira de uma das partes, a administração poderá exigir que os operadores radiotécnicos efectuem com aprovação um teste aprovado ou completem com aproveitamento um curso ou cursos de formação adequados, no mar ou em terra, que incidam especialmente sobre as funções de segurança.
3. Qualquer operador radiotécnico deverá, a fim de poder continuar a exercer funções no mar a bordo de determinados tipos de navios para os quais tenham sido acordadas, a nível internacional, exigências especiais em matéria de formação, efectuar, com aproveitamento, um período de formação ou os exames adequados e aprovados, os quais deverão tomar em consideração os regulamentos e recomendações internacionais pertinentes.
4. A administração deverá assegurar que os textos de alterações que forem sendo introduzidas nos regulamentos internacionais relacionados com as radiocomunicações e respeitantes à salvaguarda da vida humana no mar se encontrem a bordo dos navios habilitados a arvorar a sua bandeira.
5. As administrações, ouvidas as entidades interessadas, são convidadas a formular ou promover a formulação de uma estrutura de cursos de reciclagem e actualização, quer facultativos quer obrigatórios, conforme for aconselhável, no mar ou em terra, para operadores radiotécnicos em exercício de funções no mar, especialmente para aqueles que retomam a sua actividade marítima. O curso ou cursos deverão incluir matérias directamente relacionadas com as funções relativas ao serviço radioeléctrico e ainda as alterações na tecnologia das radiocomunicações marítimas, bem como as introduzidas nos regulamentos e recomendações internacionais pertinentes respeitantes à salvaguarda da vida humana no mar.

## CAPÍTULO V

### REQUISITOS ESPECIAIS PARA OS TRIPULANTES DE NAVIOS-TANQUES

#### REGRA V-1

##### Requisitos mínimos obrigatórios para a formação e qualificação de comandantes, oficiais e marítimos da mestrança e marinhagem de petroleiros

1. Os oficiais e marítimos da mestrança e marinhagem que devam desempenhar funções e assumir responsabilidades específicas relacionadas com as cargas e equipamento respectivo a bordo de petroleiros e que não tenham exercido funções a bordo desses navios fazendo parte da sua tripulação deverão, antes de desempenharem aquelas funções, ter completado em terra um curso adequado de combate a incêndios; e
  - a) Ter efectuado um período de embarque adequado, sob supervisão, com vista à aquisição dos conhecimentos adequados das práticas operacionais de segurança; ou
  - b) Ter frequentado um curso aprovado de preparação para o serviço a bordo de petroleiros que inclua as precauções e os procedimentos básicos em matéria de segurança e de prevenção da poluição, a discriminação dos diferentes tipos de petroleiros, tipos de cargas, riscos que representam e equipamento utilizado para o seu manuseamento, sequência geral das operações e terminologia relativa aos petroleiros.
2. Os comandantes, chefes de máquinas, imediatos e segundos oficiais de máquinas, assim como todas as outras pessoas, para além destas, directamente responsáveis pela carga, descarga e precauções e tomar durante o transporte ou manuseamento das cargas, deverão, além de satisfazer o disposto no ponto 1:
  - a) Ter adquirido experiência adequada ao desempenho das suas funções a bordo de petroleiros; e
  - b) Ter completado um programa de formação especializada adequado às funções a desempenhar, incluindo segurança dos petroleiros, medidas e sistemas de protecção contra incêndios, prevenção e controlo da poluição, práticas operacionais e obrigações decorrentes das leis e regulamentos aplicáveis.
3. Durante os dois anos que se seguirem à entrada em vigor da Convenção NFCSQ para uma parte, poderá considerar-se que um marítimo satisfaz os requisitos da alínea b) do nº 2 se tiver exercido funções adequadas a bordo de petroleiros durante um período não inferior a um ano no decurso dos cinco anos anteriores.

## REGRA V-2

**Requisitos mínimos obrigatórios para a formação e qualificação de comandantes, oficiais e marítimos da mestrança e marinhagem de navios químicos**

1. Os oficiais e marítimos da mestrança e marinhagem que devam desempenhar funções e assumir responsabilidades específicas relacionadas com as cargas e equipamento respectivo a bordo de navios químicos e que não tenham exercido funções a bordo desses navios fazendo parte da sua tripulação deverão, antes de desempenharem aquelas funções, ter completado em terra um curso adequado de combate a incêndios; e
  - a) Ter efectuado um período de embarque adequado, sob supervisão, com vista à aquisição dos conhecimentos adequados das práticas operacionais de segurança; ou
  - b) Ter frequentado um curso aprovado de preparação para o serviço a bordo de navios químicos que inclua as precauções e os procedimentos básicos em matéria de segurança e de prevenção da poluição, a discriminação dos diferentes tipos de navios químicos, tipos de cargas, riscos que representam e equipamento utilizado para o seu manuseamento, sequência geral das operações e terminologia relativa aos navios químicos.
2. Os comandantes, chefes de máquinas, imediatos e segundos oficiais de máquinas, assim como todas as outras pessoas, para além destas, directamente responsáveis pela carga, descarga, e precauções a tomar durante o transporte ou manuseamento das cargas, deverão, além de satisfazer o disposto no ponto 1:
  - a) Ter adquirido experiência adequada ao desempenho das suas funções a bordo de navios químicos; e
  - b) Ter completado um programa de formação especializado adequado às funções a desempenhar, incluindo segurança dos navios químicos, medidas e sistemas de protecção contra incêndios, prevenção e controlo da poluição, práticas operacionais e obrigações decorrentes das leis e regulamentos aplicáveis.
3. Durante os dois anos que se seguirem à entrada em vigor da Convenção NFCSQ de 1978 para uma das partes, poderá considerar-se que um marítimo satisfaz os requisitos da alínea b) do nº 2 se tiver exercido funções adequadas a bordo de navios químicos durante um período mínimo não inferior a um ano no decurso dos cinco anos anteriores.

## REGRA V-3

**Requisitos mínimos obrigatórios para a formação e qualificação de comandantes, oficiais e marítimos da mestrança e marinhagem de navios de transporte de gás liquefeito**

1. Os oficiais e marítimos da mestrança marinhagem que devam desempenhar funções e assumir responsabilidades específicas relacionadas com as cargas e equipamento respectivo a bordo de navios de transporte de gás liquefeito e que não tenham exercido funções a bordo desses navios fazendo parte da sua tripulação deverão, antes de desempenharem aquelas funções, ter completado em terra um curso adequado de combate a incêndios; e
  - a) Ter efectuado um período de embarque adequado, sob supervisão, com vista à aquisição dos conhecimentos adequados das práticas operacionais de segurança, ou
  - b) Ter frequentado um curso aprovado de preparação para o serviço a bordo de navios de transporte de gás liquefeito, que inclua as precauções e os procedimentos básicos em matéria de segurança e de prevenção da poluição, a discriminação dos diferentes tipos de navios de transporte de gás liquefeito, tipos de cargas, riscos que representam e equipamento utilizado para o seu manuseamento, sequência geral das operações e terminologia relativa aos navios de transporte de gás liquefeito.
2. Os comandantes, chefes de máquinas, imediatos e segundos oficiais de máquinas, assim como todas as outras pessoas, para além destas, directamente responsáveis pela carga, descarga e precauções a tomar durante o transporte ou manuseamento das cargas, deverão, além de satisfazer o disposto no ponto 1:
  - a) Ter adquirido experiência adequada ao desempenho das suas funções a bordo de navios de transporte de gás liquefeito; e
  - b) Ter completado um programa de formação especializado adequado às funções a desempenhar, incluindo a segurança dos navios de transporte de gás liquefeito, medidas e sistemas de protecção contra incêndios, prevenção e controlo da poluição, práticas operacionais e obrigações decorrentes das leis e regulamentos aplicáveis.

3. Durante os dois anos que se seguirem à entrada em vigor da Convenção NFCSQ de 1978 para uma das partes, poderá considerar-se que um marítimo satisfaz os requisitos da alínea b) do nº 2 se tiver exercido funções adequadas a bordo de navios de transporte de gás liquefeito durante um período não inferior a um ano no decurso dos cinco anos anteriores.

## CAPÍTULO VI

### APTIDÃO PARA A CONDUÇÃO DE EMBARCAÇÕES SALVA-VIDAS

#### REGRA VI-1

##### Requisitos mínimos obrigatórios para a emissão de certificados de aptidão para a condução de embarcações salva-vidas e botes de salvamento

Qualquer marítimo que pretenda obter um certificado de aptidão para a condução de embarcações salva-vidas deverá:

- a) Ter, pelo menos, 17 anos e meio de idade;
- b) Comprovar a sua aptidão física perante a administração;
- c) Ter efectuado um período de embarque aprovado de, pelo menos, 12 meses, ou ter frequentado um curso de formação aprovado e possuir um período de embarque aprovado não inferior a nove meses;
- d) Demonstrar perante a administração, por meio de um exame ou de uma avaliação contínua efectuada durante um curso de formação aprovado, que possui os conhecimentos constantes do apêndice a esta regra;
- e) Demonstrar perante a administração, por meio de um exame ou de uma avaliação contínua efectuada durante um curso de formação aprovado, que sabe:
  - i) Vestir correctamente um colete de salvação; saltar com segurança de uma certa altura para a água; subir da água para uma embarcação salva-vidas com o colete de salvação vestido;
  - ii) Endireitar uma jangada salva-vidas virada com o colete de salvação vestido;
  - iii) Interpretar as inscrições que figuram nas embarcações salva-vidas e botes de salvamento relativas ao número de pessoas que estão autorizadas a transportar;
  - iv) Dar as ordens correctas para arriar as embarcações salva-vidas e os botes de salvamento e para o embarque, bem como para os afastar do navio, os manobrar e para desembarcar deles;
  - v) Preparar e arriar com segurança as embarcações salva-vidas e afastá-las rapidamente do navio;
  - vi) Cuidar de pessoas feridas quer durante quer após o abandono do navio;
  - vii) Remar e governar, montar o mastro, içar as velas, conduzir uma embarcação à vela e governá-la pela agulha;
  - viii) Utilizar o equipamento de sinalização, incluindo foguetes iluminantes, tochas e sinais de fumo flutuantes;
  - ix) Utilizar os meios de radiocomunicação de salvamento;
  - x) Vestir e utilizar um fato de mergulho; utilizar um equipamento de protecção térmica.

#### APÊNDICE À REGRA VI-1

##### Conhecimentos mínimos obrigatórios para a emissão de certificados de aptidão para a condução de embarcações salva-vidas

1. Tipos de situações de emergência que se podem verificar, tais como abalroamentos, incêndio e afundamento.
2. Princípios de sobrevivência, incluindo:
  - a) A importância da formação teórica e dos exercícios práticos;
  - b) A necessidade de estar preparado para qualquer situação de emergência;

- c) As medidas a tomar em caso de chamada para as embarcações salva-vidas e botes de salvamento;
  - d) As medidas a tomar quando for necessário o abandono do navio;
  - e) As medidas a tomar quando na água;
  - f) As medidas a tomar quando a bordo de uma embarcação salva-vidas ou bote de salvamento;
  - g) Os principais perigos para os sobreviventes.
3. Funções especiais atribuídas a cada membro da tripulação tal como consta da lista de distribuição dos tripulantes pelos meios de salvação, incluindo as diferenças entre os sinais de chamada de toda a tripulação para as embarcações salva-vidas e os sinais de chamada para os postos de combate a incêndios.
  4. Tipos de meios de salvação que existem normalmente a bordo dos navios.
  5. Construção e equipamento das embarcações salva-vidas e botes de salvamento e elementos que os constituem.
  6. Características especiais e instalações das embarcações salva-vidas e botes de salvamento.
  7. Diferentes tipos de dispositivos usados para arriar as embarcações salva-vidas e os botes de salvamento.
  8. Métodos para arriar embarcações salva-vidas e botes de salvamento com mar agitado.
  9. Medidas a tomar após o abandono do navio.
  10. Manobra de embarcações salva-vidas e botes de salvamento com mau tempo.
  11. Uso da boça, da âncora flutuante e do restante equipamento.
  12. Distribuição de víveres e da água a bordo das embarcações salva-vidas.
  13. Métodos de salvamento por helicóptero.
  14. Utilização do equipamento de primeiros socorros e das técnicas de reanimação.
  15. Meios de radiocomunicação de salvamento transportados a bordo de embarcações salva-vidas e botes de salvamento, incluindo as radiobalizas para a localização de sinistros por satélite.
  16. Efeitos da hipotermia e sua prevenção; utilização de cobertores e de vestuário de protecção incluindo fatos de mergulho e equipamentos de protecção térmica.
  17. Métodos para arrancar e operar o motor de uma embarcação salva-vidas ou bote de salvamento e seus acessórios e utilização dos extintores de incêndio existentes.
  18. Utilização de botes de salvamento e de embarcações salva-vidas para reunir as jangadas salva-vidas e proceder ao salvamento de sobreviventes e de pessoas que estejam na água.
  19. Forma de varar embarcações salva-vidas e botes de salvamento numa praia.
-