

proferir que devam ser emitidos por entidades públicas, nomeadamente os destinados a demonstrar o cumprimento das condições constantes do anexo v do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março, na redacção que lhe foi dada pelos Decretos-Leis n.ºs 213/92, de 12 de Outubro, e 180/2006, de 6 de Setembro.

4.º A presente portaria entra em vigor no dia seguinte à sua publicação.

O Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, *Francisco Carlos da Graça Nunes Correia*, em 20 de Abril de 2007.

Portaria n.º 814/2007

de 27 de Julho

O Decreto-Lei n.º 180/2006, de 6 de Setembro, por meio do qual se procedeu à revisão do regime jurídico da Reserva Ecológica Nacional (REN), veio permitir a realização em áreas integradas na REN de diversas acções, sempre insusceptíveis de prejudicar o respectivo equilíbrio ecológico, mediante autorização da comissão de coordenação e desenvolvimento regional (CCDR) competente.

Tendo-se reconhecido que ao exercício destas funções por parte das CCDR deve corresponder uma prestação financeira capaz de as custear, determinou-se no artigo 16.º-A do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março, na redacção que lhe foi dada pelos Decretos-Leis n.ºs 213/92, de 12 de Outubro, e 180/2006, de 6 de Setembro, que se fixe o montante das taxas de apreciação dos pedidos de autorização a cobrar pelas CCDR através de portaria do membro do Governo responsável pelo ambiente e pelo ordenamento do território. É essa tarefa que ora se realiza.

Assim:

Manda o Governo, pelo Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, ao abrigo do disposto no artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 180/2006, de 6 de Setembro, e no artigo 16.º-A do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março, na redacção que lhe foi dada pelos Decretos-Leis n.ºs 213/92, de 12 de Outubro, e 180/2006, de 6 de Setembro, o seguinte:

1.º A apreciação dos pedidos de autorização previstos na alínea a) do n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março, na redacção que lhe foi dada pelos Decretos-Leis n.ºs 213/92, de 12 de Outubro, e 180/2006, de 6 de Setembro, está sujeita ao pagamento prévio das seguintes taxas:

a) € 50, nos casos relativos aos pontos I — Sector agrícola, II — Sector florestal, IV — Prospekção e pesquisa geológica, XIV — Acções de preservação e valorização dos ecossistemas e XVII — Vedações e muros de suporte de terras constantes do anexo iv desse decreto-lei;

b) € 150, nos casos relativos aos pontos IX — Instalações militares, X — Infra-estruturas de saneamento básico, XI — Beneficiação de vias rodoviárias e ferroviárias e de caminhos municipais existentes, XII — Beneficiação de infra-estruturas portuárias existentes, XVI — Redes subterrâneas eléctricas e de telecomunicações e condutas de gás e XIX — Ampliação de outras edificações existentes constantes do anexo iv desse decreto-lei;

c) € 250, nos casos relativos aos restantes pontos constantes do anexo iv desse decreto-lei.

2.º A taxa de apreciação não contempla isenções de natureza subjectiva ou objectiva e é paga pelo requerente

aquando da apresentação do pedido de autorização junto da CCDR, sendo o seu pagamento condição para o início do procedimento.

3.º O valor das taxas previstas no n.º 1.º considera-se automaticamente actualizado todos os anos por aplicação do índice de preços no consumidor publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, arredondando-se o resultado para a casa decimal superior.

4.º O produto da arrecadação das taxas de apreciação previstas na presente portaria constitui receita própria da CCDR respectiva.

5.º A prestação de autorização pelas CCDR nos termos do disposto na alínea a) do n.º 2 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 93/90, de 19 de Março, na redacção que lhe foi dada pelos Decretos-Leis n.ºs 213/92, de 12 de Outubro, e 180/2006, de 6 de Setembro, não implica o pagamento das taxas relativas a declarações, pareceres ou informações constantes do n.º III da tabela de taxas publicada em anexo à Portaria n.º 393/2004, de 16 de Abril.

6.º A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

O Ministro do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, *Francisco Carlos da Graça Nunes Correia*, em 20 de Abril de 2007.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Decreto n.º 16/2007

de 27 de Julho

As acções ilícitas intencionais e, em especial, o terrorismo, a pirataria e outros actos análogos contam-se entre as ameaças mais graves para os ideais de democracia, de liberdade e para os valores da paz.

Na sequência dessas novas ameaças e perigos, a comunidade internacional desenvolveu um conjunto de iniciativas, tendo em vista melhorar a protecção (*security*) do transporte marítimo e sua cadeia logística, de modo a assegurar, a todo o momento, a protecção (*security*) do transporte marítimo na comunidade internacional, dos cidadãos que o utilizam e do ambiente, face a essa nova realidade.

Neste sentido, a Conferência Diplomática da Organização Marítima Internacional (OMI), realizada em Londres em 12 de Dezembro de 2002, adoptou alterações à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS 74), introduzindo um novo capítulo XI-2 e um Código Internacional para a Protecção (*security*) dos Navios e das Instalações Portuárias (Código ISPS), destinadas a reforçar a protecção (*security*) dos navios utilizados no tráfego internacional e das instalações portuárias conexas.

Foram, ainda, adoptadas nesta Conferência emendas ao capítulo v, «Segurança da navegação», e ao capítulo XI-1, «Medidas especiais para reforçar a segurança marítima», sendo agora necessário aprovar as alterações adoptadas nesta Conferência.

Assim:

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo aprova as emendas ao anexo da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS 74), adoptadas pela Resolução n.º 1 da Conferência de Governos Contratantes à Convenção

Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, Conferência SOLAS 2002, na versão autenticada na língua inglesa e respectiva tradução em língua portuguesa, que se publicam em anexo.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 12 de Abril de 2007. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — João Titterington Gomes Cravinho — Henrique Nuno Pires Severiano Teixeira — Alberto Bernardes Costa — Francisco Carlos da Graça Nunes Correia — Mário Lino Soares Correia.*

Assinado em 5 de Julho de 2007.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 9 de Julho de 2007.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.*

AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

CHAPTER V

Safety of navigation

Regulation 19

Carriage requirements for shipborne navigational systems and equipment

1 — The existing subparagraphs 4, 5 and 6 of paragraph 2.4.2 are replaced by the following:

«4) In the case of ships, other than passenger ships and tankers, of 300 gross tonnage and upwards but less than 50,000 gross tonnage, not later than the first safety equipment survey (*) after 1 July 2004 or by 31 December 2004, whichever occurs earlier; and»

2 — The following new sentence is added at the end of the existing subparagraph 7 of paragraph 2.4:

«Ships fitted with AIS shall maintain AIS in operation at all times except where international agreements, rules or standards provide for the protection of navigational information.»

CHAPTER XI

Special measures to enhance maritime safety

3 — The existing chapter XI is renumbered as chapter XI-1.

Regulation 3

Ship identification number

4 — The following text is inserted after the title of the regulation:

«(Paragraphs 4 and 5 apply to all ships to which this regulation applies. For ships constructed before 1 July 2004, the requirements of paragraphs 4 and 5 shall be complied with not later than the first scheduled dry-docking of the ship after 1 July 2004.)»

5 — The existing paragraph 4 is deleted and the following new text is inserted:

«4 — The ship's identification number shall be permanently marked:

1) In a visible place either on the stern of the ship or on either side of the hull, amidships port and starboard, above the deepest assigned load line or either side of the superstructure, port and starboard or on the front of the superstructure or, in the case of passenger ships, on a horizontal surface visible from the air; and

2) In an easily accessible place either on one of the end transverse bulkheads of the machinery spaces, as defined in regulation II-2/3.30, or on one of the hatchways or, in the case of tankers, in the pump-room or, in the case of ships with ro-ro spaces, as defined in regulation II-2/3.41, on one of the end transverse bulkheads of the ro-ro spaces.

5.1 — The permanent marking shall be plainly visible, clear of any other markings on the hull and shall be painted in a contrasting colour.

5.2 — The permanent marking referred to in paragraph 4.1 shall be not less than 200 mm in height. The permanent marking referred to in paragraph 4.2 shall not be less than 100 mm in height. The width of the marks shall be proportionate to the height.

5.3 — The permanent marking may be made by raised lettering or by cutting it in or by centre-punching it or by any other equivalent method of marking the ship identification number which ensures that the marking is not easily expunged.

5.4 — On ships constructed of material other than steel or metal, the Administration shall approve the method of marking the ship identification number.»

6 — The following new regulation 5 is added after the existing regulation 4:

«Regulation 5

Continuous synopsis record

1 — Every ship to which chapter I applies shall be issued with a continuous synopsis record.

2.1 — The continuous synopsis record is intended to provide an on-board record of the history of the ship with respect to the information recorded therein.

2.2 — For ships constructed before 1 July 2004, the continuous synopsis record shall, at least, provide the history of the ship as from 1 July 2004.

3 — The continuous synopsis record shall be issued by the Administration to each ship that is entitled to fly its flag and it shall contain at least the following information:

1) The name of the State whose flag the ship is entitled to fly;

2) The date on which the ship was registered with that State;

3) The ship's identification number in accordance with regulation 3;

4) The name of the ship;

5) The port at which the ship is registered;

6) The name of the registered owner(s) and their registered address(es);

7) The name of the registered bareboat charterer(s) and their registered address(es), if applicable;

8) The name of the company, as defined in regulation IX/1, its registered address and the address(es) from where it carries out the safety management activities;

9) The name of all classification society(ies) with which the ship is classed;

10) The name of the Administration or of the Contracting Government or of the recognized organization which has issued the Document of Compliance (or the Interim Document of Compliance), specified in the ISM Code as defined in regulation IX/1, to the company operating the ship and the name of the body which has carried out the audit on the basis of which the Document was issued, if other than that issuing the Document;

11) The name of the Administration or of the Contracting Government or of the recognized organization that has issued the Safety Management Certificate (or the interim safety management certificate), specified in the ISM Code as defined in regulation IX/1, to the ship and the name of the body which has carried out the audit on the basis of which the Certificate was issued, if other than that issuing the certificate;

12) The name of the Administration or of the Contracting Government or of the recognized security organization that has issued the international ship security certificate (or the interim international ship security certificate), specified in part A of the ISPS Code as defined in regulation XI-2/1, to the ship and the name of the body which has carried out the verification on the basis of which the certificate was issued, if other than that issuing the certificate; and

13) The date on which the ship ceased to be registered with that State.

4.1 — Any changes relating to the entries referred to in paragraphs 3.4 to 3.12 shall be recorded in the continuous synopsis record so as to provide updated and current information together with the history of the changes.

4.2 — In case of any changes relating to the entries referred to in paragraph 4.1, the Administration shall issue, as soon as is practically possible but not later than three months from the date of the change, to the ships entitled to fly its flag either a revised and updated version of the continuous synopsis record or appropriate amendments thereto.

4.3 — In case of any changes relating to the entries referred to in paragraph 4.1, the Administration, pending the issue of a revised and updated version of the continuous synopsis record, shall authorize and require either the company as defined in regulation IX/1 or the master of the ship to amend the continuous synopsis record to reflect the changes. In such cases, after the continuous synopsis record has been amended, the company shall, without delay, inform the Administration accordingly.

5.1 — The continuous synopsis record shall be in English, French or Spanish language. Additionally, a translation of the continuous synopsis record into the official language or languages of the Administration may be provided.

5.2 — The continuous synopsis record shall be in the format developed by the Organization and shall be maintained in accordance with guidelines developed by the Organization. Any previous entries in the continuous

synopsis record shall not be modified, deleted or, in any way, erased or defaced.

6 — Whenever a ship is transferred to the flag of another State or the ship is sold to another owner (or is taken over by another bareboat charterer) or another company assumes the responsibility for the operation of the ship, the continuous synopsis record shall be left on board.

7 — When a ship is to be transferred to the flag of another State, the company shall notify the Administration of the name of the State under whose flag the ship is to be transferred so as to enable the Administration to forward to that State a copy of the continuous synopsis record covering the period during which the ship was under its jurisdiction.

8 — When a ship is transferred to the flag of another State, the Government of which is a Contracting Government, the Contracting Government of the State whose flag the ship was flying hitherto shall transmit to the Administration as soon as possible after the transfer takes place a copy of the relevant continuous synopsis record covering the period during which the ship was under their jurisdiction together with any continuous synopsis records previously issued to the ship by other States.

9 — When a ship is transferred to the flag of another State, the Administration shall append the previous continuous synopsis records to the continuous synopsis record the Administration will issue to the ship so to provide the continuous history record intended by this regulation.

10 — The continuous synopsis record shall be kept on board the ship and shall be available for inspection at all times.»

7 — The following new chapter XI-2 is inserted after the renumbered chapter XI-1:

«CHAPTER XI-2

Special measures to enhance maritime security

Regulation 1

Definitions

1 — For the purpose of this chapter, unless expressly provided otherwise:

1) ‘Bulk carrier’ means a bulk carrier as defined in regulation IX/1.6;

2) ‘Chemical tanker’ means a chemical tanker as defined in regulation VII/8.2;

3) ‘Gas carrier’ means a gas carrier as defined in regulation VII/11.2;

4) ‘High-speed craft’ means a craft as defined in regulation X/1.2;

5) ‘Mobile offshore drilling unit’ means a mechanically propelled mobile offshore drilling unit, as defined in regulation IX/1, not on location;

6) ‘Oil tanker’ means an oil tanker as defined in regulation II-1/2.12;

7) ‘Company’ means a company as defined in regulation IX/1;

8) ‘Ship/port interface’ means the interactions that occur when a ship is directly and immediately affected

by actions involving the movement of persons, goods or the provisions of port services to or from the ship;

9) 'Port facility' is a location, as determined by the Contracting Government or by the designated authority, where the ship/port interface takes place. This includes areas such as anchorages, waiting berths and approaches from seaward, as appropriate;

10) 'Ship to ship activity' means any activity not related to a port facility that involves the transfer of goods or persons from one ship to another;

11) 'Designated authority' means the organization(s) or the administration(s) identified, within the Contracting Government, as responsible for ensuring the implementation of the provisions of this chapter pertaining to port facility security and ship/port interface, from the point of view of the port facility;

12) 'International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code' means the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities, consisting of part A (the provisions of which shall be treated as mandatory) and part B (the provisions of which shall be treated as recommendatory), as adopted, on 12 December 2002, by resolution 2 of the Conference of Contracting Governments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974, as may be amended by the Organization, provided that:

1) Amendments to part A of the Code are adopted, brought into force and take effect in accordance with article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the annex other than chapter I; and

2) Amendments to part B of the Code are adopted by the Maritime Safety Committee in accordance with its rules of procedure;

13) 'Security incident' means any suspicious act or circumstance threatening the security of a ship, including a mobile offshore drilling unit and a high-speed craft, or of a port facility or of any ship/port interface or any ship-to-ship activity;

14) 'Security level' means the qualification of the degree of risk that a security incident will be attempted or will occur;

15) 'Declaration of security' means an agreement reached between a ship and either a port facility or another ship with which it interfaces specifying the security measures each will implement;

16) 'Recognized security organization' means an organization with appropriate expertise in security matters and with appropriate knowledge of ship and port operations authorized to carry out an assessment, or a verification, or an approval or a certification activity, required by this chapter or by part A of the ISPS Code.

2 — The term 'ship', when used in regulations 3 to 13, includes mobile offshore drilling units and high-speed craft.

3 — The term 'all ships', when used in this chapter, means any ship to which this chapter applies.

4 — The term 'Contracting Government', when used in regulations 3, 4, 7 and 10 to 13, includes a reference to the designated authority.

Regulation 2

Application

1 — This chapter applies to:

1) The following types of ships engaged on international voyages:

1.1) Passenger ships, including high-speed passenger craft;

1.2) Cargo ships, including high-speed craft, of 500 gross tonnage and upwards; and

1.3) Mobile offshore drilling units; and

2) Port facilities serving such ships engaged on international voyages.

2 — Notwithstanding the provisions of paragraph 1.2), Contracting Governments shall decide the extent of application of this chapter and of the relevant sections of part A of the ISPS Code to those port facilities within their territory which, although used primarily by ships not engaged on international voyages, are required, occasionally, to serve ships arriving or departing on an international voyage.

2.1 — Contracting Governments shall base their decisions, under paragraph 2, on a port facility security assessment carried out in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code.

2.2 — Any decision which a Contracting Government makes, under paragraph 2, shall not compromise the level of security intended to be achieved by this chapter or by part A of the ISPS Code.

3 — This chapter does not apply to warships, naval auxiliaries or other ships owned or operated by a Contracting Government and used only on Government non commercial service.

4 — Nothing in this chapter shall prejudice the rights or obligations of States under international law.

Regulation 3

Obligations of Contracting Governments with respect to security

1 — Administrations shall set security levels and ensure the provision of security level information to ships entitled to fly their flag. When changes in security level occur, security level information shall be updated as the circumstance dictates.

2 — Contracting Governments shall set security levels and ensure the provision of security level information to port facilities within their territory, and to ships prior to entering a port or whilst in a port within their territory. When changes in security level occur, security level information shall be updated as the circumstance dictates.

Regulation 4

Requirements for companies and ships

1 — Companies shall comply with the relevant requirements of this chapter and of part A of the ISPS Code, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

2 — Ships shall comply with the relevant requirements of this chapter and of part A of the ISPS Code, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code, and such compliance shall be verified and certified as provided for in part A of the ISPS Code.

3 — Prior to entering a port or whilst in a port within the territory of a Contracting Government, a ship shall comply with the requirements for the security level set by that Contracting Government, if such security level is higher than the security level set by the Administration for that ship.

4 — Ships shall respond without undue delay to any change to a higher security level.

5 — Where a ship is not in compliance with the requirements of this chapter or of part A of the ISPS Code, or cannot comply with the requirements of the security level set by the Administration or by another Contracting Government and applicable to that ship, then the ship shall notify the appropriate competent authority prior to conducting any ship/port interface or prior to entry into port, whichever occurs earlier.

Regulation 5

Specific responsibility of companies

The company shall ensure that the master has available on board, at all times, information through which officers duly authorized by a Contracting Government can establish:

1) Who is responsible for appointing the members of the crew or other persons currently employed or engaged on board the ship in any capacity on the business of that ship;

2) Who is responsible for deciding the employment of the ship; and

3) In cases where the ship is employed under the terms of charter party(ies), who are the parties to such charter party(ies).

Regulation 6

Ship security alert system (**)

1 — All ships shall be provided with a ship security alert system, as follows:

1) Ships constructed on or after 1 July 2004;

2) Passenger ships, including high-speed passenger craft, constructed before 1 July 2004, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2004;

3) Oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers and cargo high speed craft, of 500 gross tonnage and upwards constructed before 1 July 2004, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2004; and

4) Other cargo ships of 500 gross tonnage and upward and mobile offshore drilling units constructed before 1 July 2004, not later than the first survey of the radio installation after 1 July 2006.

2 — The ship security alert system, when activated, shall:

1) Initiate and transmit a ship-to-shore security alert to a competent authority designated by the Administration, which in these circumstances may include the company, identifying the ship, its location and indicating that the security of the ship is under threat or it has been compromised;

2) Not send the ship security alert to any other ships;

3) Not raise any alarm on-board the ship; and

4) Continue the ship security alert until deactivated and/or reset.

3 — The ship security alert system shall:

1) Be capable of being activated from the navigation bridge and in at least one other location; and

2) Conform to performance standards not inferior to those adopted by the Organization.

4 — The ship security alert system activation points shall be designed so as to prevent the inadvertent initiation of the ship security alert.

5 — The requirement for a ship security alert system may be complied with by using the radio installation fitted for compliance with the requirements of chapter IV, provided all requirements of this regulation are complied with.

6 — When an Administration receives notification of a ship security alert, that Administration shall immediately notify the State(s) in the vicinity of which the ship is presently operating.

7 — When a Contracting Government receives notification of a ship security alert from a ship which is not entitled to fly its flag, that Contracting Government shall immediately notify the relevant Administration and, if appropriate, the State(s) in the vicinity of which the ship is presently operating.

Regulation 7

Threats to ships

1 — Contracting Governments shall set security levels and ensure the provision of security level information to ships operating in their territorial sea or having communicated an intention to enter their territorial sea.

2 — Contracting Governments shall provide a point of contact through which such ships can request advice or assistance and to which such ships can report any security concerns about other ships, movements or communications.

3 — Where a risk of attack has been identified, the Contracting Government concerned shall advise the ships concerned and their Administrations of:

1) The current security level;

2) Any security measures that should be put in place by the ships concerned to protect themselves from attack, in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code; and

3) Security measures that the coastal State has decided to put in place, as appropriate.

Regulation 8

Master's discretion for ship safety and security

1 — The master shall not be constrained by the Company, the charterer or any other person from taking or executing any decision which, in the professional judgement of the master, is necessary to maintain the safety and security of the ship. This includes denial of access to persons (except those identified as duly authorized by a Contracting Government) or their effects and refusal to load cargo, including containers or other closed cargo transport units.

2 — If, in the professional judgement of the master, a conflict between any safety and security requirements applicable to the ship arises during its operations, the master shall give effect to those requirements necessary to maintain the safety of the ship. In such cases, the master may implement temporary security measures and shall forthwith inform the Administration and, if appropriate, the Contracting Government in whose port the ship is operating or intends to enter. Any such temporary security measures under this regulation shall, to the highest possible degree, be commensurate with the prevailing security level. When such cases are identified, the Administration shall ensure that such conflicts are resolved and that the possibility of recurrence is minimized.

Regulation 9

Control and compliance measures

1 — Control of ships in port:

1.1 — For the purpose of this chapter, every ship to which this chapter applies is subject to control when in a port of another Contracting Government by officers duly authorised by that Government, who may be the same as those carrying out the functions of regulation 1/19. Such control shall be limited to verifying that there is onboard a valid International Ship Security Certificate or a valid Interim International Ship Security Certificate issued under the provisions of part A of the ISPS Code ('Certificate'), which if valid shall be accepted, unless there are clear grounds for believing that the ship is not in compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code.

1.2 — When there are such clear grounds, or where no valid Certificate is produced when required, the officers duly authorized by the Contracting Government shall impose any one or more control measures in relation to that ship as provided in paragraph 1.3. Any such measures imposed must be proportionate, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

1.3 — Such control measures are as follows: inspection of the ship, delaying the ship, detention of the ship, restriction of operations, including movement within the port, or expulsion of the ship from port. Such control measures may additionally or alternatively include other lesser administrative or corrective measures.

2 — Ships intending to enter a port of another Contracting Government:

2.1 — For the purpose of this chapter, a Contracting Government may require that ships intending to enter its ports provide the following information to officers duly authorized by that Government to ensure compliance with this chapter prior to entry into port with the aim of avoiding the need to impose control measures or steps:

- 1) That the ship possesses a valid Certificate and the name of its issuing authority;
- 2) The security level at which the ship is currently operating;
- 3) The security level at which the ship operated in any previous port where it has conducted a ship/port interface within the timeframe specified in paragraph 2.3;

4) Any special or additional security measures that were taken by the ship in any previous port where it has conducted a ship/port interface within the timeframe specified in paragraph 2.3;

5) That the appropriate ship security procedures were maintained during any ship to ship activity within the timeframe specified in paragraph 2.3; or

6) Other practical security related information (but not details of the ship security plan), taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

If requested by the Contracting Government, the ship or the company shall provide confirmation, acceptable to that Contracting Government, of the information required above.

2.2 — Every ship to which this chapter applies intending to enter the port of another Contracting Government shall provide the information described in paragraph 2.1 on the request of the officers duly authorized by that Government. The master may decline to provide such information on the understanding that failure to do so may result in denial of entry into port.

2.3 — The ship shall keep records of the information referred to in paragraph 2.1 for the last 10 calls at port facilities.

2.4 — If, after receipt of the information described in paragraph 2.1, officers duly authorized by the Contracting Government of the port in which the ship intends to enter have clear grounds for believing that the ship is in non-compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code, such officers shall attempt to establish communication with and between the ship and the Administration in order to rectify the non-compliance. If such communication does not result in rectification, or if such officers have clear grounds otherwise for believing that the ship is in non-compliance with the requirements of this chapter or part A of the ISPS Code, such officers may take steps in relation to that ship as provided in paragraph 2.5. Any such steps taken must be proportionate, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

2.5 — Such steps are as follows:

- 1) A requirement for the rectification of the non-compliance;
- 2) A requirement that the ship proceed to a location specified in the territorial sea or internal waters of that Contracting Government;
- 3) Inspection of the ship, if the ship is in the territorial sea of the Contracting Government the port of which the ship intends to enter; or
- 4) Denial of entry into port.

Prior to initiating any such steps, the ship shall be informed by the Contracting Government of its intentions. Upon this information the master may withdraw the intention to enter that port. In such cases, this regulation shall not apply.

3 — Additional provisions:

3.1 — In the event:

- 1) Of the imposition of a control measure, other than a lesser administrative or corrective measure, referred to in paragraph 1.3; or
- 2) Any of the steps referred to in paragraph 2.5 are taken;

an officer duly authorized by the Contracting Government shall forthwith inform in writing the Administration specifying which control measures have been imposed or steps taken and the reasons thereof. The Contracting Government imposing the control measures or steps shall also notify the recognized security organization, which issued the Certificate relating to the ship concerned and the Organization when any such control measures have been imposed or steps taken.

3.2 — When entry into port is denied or the ship is expelled from port, the authorities of the port State should communicate the appropriate facts to the authorities of the State of the next appropriate ports of call, when known, and any other appropriate coastal States, taking into account guidelines to be developed by the Organization. Confidentiality and security of such notification shall be ensured.

3.3 — Denial of entry into port, pursuant to paragraphs 2.4 and 2.5, or expulsion from port, pursuant to paragraphs 1.1 to 1.3, shall only be imposed where the officers duly authorized by the Contracting Government have clear grounds to believe that the ship poses an immediate threat to the security or safety of persons, or of ships or other property and there are no other appropriate means for removing that threat.

3.4 — The control measures referred to in paragraph 1.3 and the steps referred to in paragraph 2.5 shall only be imposed, pursuant to this regulation, until the noncompliance giving rise to the control measures or steps has been corrected to the satisfaction of the Contracting Government, taking into account actions proposed by the ship or the Administration, if any.

3.5 — When Contracting Governments exercise control under paragraph 1 or take steps under paragraph 2:

1) All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed. If a ship is thereby unduly detained, or delayed, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered; and

2) Necessary access to the ship shall not be prevented for emergency or humanitarian reasons and for security purposes.

Regulation 10

Requirements for port facilities

1 — Port facilities shall comply with the relevant requirements of this chapter and part A of the ISPS Code, taking into account the guidance given in part B of the ISPS Code.

2 — Contracting Governments with a port facility or port facilities within their territory, to which this regulation applies, shall ensure that:

1) Port facility security assessments are carried out, reviewed and approved in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code; and

2) Port facility security plans are developed, reviewed, approved and implemented in accordance with the provisions of part A of the ISPS Code.

3 — Contracting Governments shall designate and communicate the measures required to be addressed in a port facility security plan for the various security

levels, including when the submission of a declaration of security will be required.

Regulation 11

Alternative security agreements

1 — Contracting Governments may, when implementing this chapter and part A of the ISPS Code, conclude in writing bilateral or multilateral agreements with other Contracting Governments on alternative security arrangements covering short international voyages on fixed routes between port facilities located within their territories.

2 — Any such agreement shall not compromise the level of security of other ships or of port facilities not covered by the agreement.

3 — No ship covered by such an agreement shall conduct any ship-to-ship activities with any ship not covered by the agreement.

4 — Such agreements shall be reviewed periodically, taking into account the experience gained as well as any changes in the particular circumstances or the assessed threats to the security of the ships, the port facilities or the routes covered by the agreement.

Regulation 12

Equivalent security arrangements

1 — An Administration may allow a particular ship or a group of ships entitled to fly its flag to implement other security measures equivalent to those prescribed in this chapter or in part A of the ISPS Code, provided such security measures are at least as effective as those prescribed in this chapter or part A of the ISPS Code. The Administration, which allows such security measures, shall communicate to the Organization particulars thereof.

2 — When implementing this chapter and part A of the ISPS Code, a Contracting Government may allow a particular port facility or a group of port facilities located within its territory, other than those covered by an agreement concluded under regulation 11, to implement security measures equivalent to those prescribed in this chapter or in Part A of the ISPS Code, provided such security measures are at least as effective as those prescribed in this chapter or part A of the ISPS Code. The Contracting Government, which allows such security measures, shall communicate to the Organization particulars thereof.

Regulation 13

Communication of information

1 — Contracting Governments shall, not later than 1 July 2004, communicate to the Organization and shall make available for the information of Companies and ships:

1) The names and contact details of their national authority or authorities responsible for ship and port facility security;

2) The locations within their territory covered by the approved port facility security plans;

3) The names and contact details of those who have been designated to be available at all times to receive

and act upon the ship-to-shore security alerts, referred to in regulation 6.2.1;

4) The names and contact details of those who have been designated to be available at all times to receive and act upon any communications from Contracting Governments exercising control and compliance measures, referred to in regulation 9.3.1; and

5) The names and contact details of those who have been designated to be available at all times to provide advice or assistance to ships and to whom ships can report any security concerns, referred to in regulation 7.2;

and thereafter update such information as and when changes relating thereto occur. The Organization shall circulate such particulars to other Contracting Governments for the information of their officers.

2 — Contracting Governments shall, not later than 1 July 2004, communicate to the Organization the names and contact details of any recognized security organizations authorized to act on their behalf together with details of the specific responsibility and conditions of authority delegated to such organizations. Such information shall be updated as and when changes relating thereto occur. The Organization shall circulate such particulars to other Contracting Governments for the information of their officers.

3 — Contracting Governments shall, not later than 1 July 2004, communicate to the Organization a list showing the approved port facility security plans for the port facilities located within their territory together with the location or locations covered by each approved port facility security plan and the corresponding date of approval and thereafter shall further communicate when any of the following changes take place:

1) Changes in the location or locations covered by an approved port facility security plan are to be introduced or have been introduced. In such cases the information to be communicated shall indicate the changes in the location or locations covered by the plan and the date as of which such changes are to be introduced or were implemented;

2) An approved port facility security plan, previously included in the list submitted to the Organization, is to be withdrawn or has been withdrawn. In such cases, the information to be communicated shall indicate the date on which the withdrawal will take effect or was implemented. In these cases, the communication shall be made to the Organization as soon as is practically possible; and

3) Additions are to be made to the list of approved port facility security plans. In such cases, the information to be communicated shall indicate the location or locations covered by the plan and the date of approval.

4 — Contracting Governments shall, at five year intervals after 1 July 2004, communicate to the Organization a revised and updated list showing all the approved port facility security plans for the port facilities located within their territory together with the location or locations covered by each approved port facility security plan and the corresponding date of approval (and the date of approval of any amendments thereto) which will supersede and replace all information communicated to

the Organization, pursuant to paragraph 3, during the preceding five years.

5 — Contracting Governments shall communicate to the Organization information that an agreement under regulation 11 has been concluded. The information communicated shall include:

1) The names of the Contracting Governments which have concluded the agreement;

2) The port facilities and the fixed routes covered by the agreement;

3) The periodicity of review of the agreement;

4) The date of entry into force of the agreement; and

5) Information on any consultations which have taken place with other Contracting Governments;

and thereafter shall communicate, as soon as practically possible, to the Organization information when the agreement has been amended or has ended.

6 — Any Contracting Government which allows, under the provisions of regulation 12, any equivalent security arrangements with respect to a ship entitled to fly its flag or with respect to a port facility located within its territory, shall communicate to the Organization particulars thereof.

7 — The Organization shall make available the information communicated under paragraph 3 to other Contracting Governments upon request.»

(*) The first safety equipment survey means the first annual survey the first periodical survey or the first renewal survey for safety equipment, whichever is due first after 1 July 2004 and, in addition, in the case of ships under construction, the initial survey.

(**) Refer to the performance standards for a ship security alert system adopted by resolution MSC.136(76).

EMENDAS AO ANEXO DA CONVENÇÃO INTERNACIONAL PARA A SALVAGUARDA DA VIDA HUMANA NO MAR, 1974, EMENDADA

CAPÍTULO V

Segurança da navegação

Regra 19

Requisitos de instalação de sistemas e equipamentos de navegação a bordo

1 — Os subparágrafos existentes 4, 5 e 6 do parágrafo 2.4.2 são substituídos pelo seguinte:

«4) No caso de navios, excepto navios de passageiros e navios tanque, de arqueação bruta igual ou superior a 300, mas inferior a 50 000, o mais tardar até à primeira vistoria de segurança de equipamento (*) a realizar após 1 de Julho de 2004 ou até 31 de Dezembro de 2004, aquela que ocorrer mais cedo; e»

2 — A nova frase que se segue é aditada no final do subparágrafo 7 existente do parágrafo 2.4:

«Os navios equipados com o sistema de identificação automática, AIS devem mantê-lo permanentemente em funcionamento, excepto quando acordos internacionais, regras ou normas requeiram a protecção da informação relativa à navegação.»

CAPÍTULO XI

Medidas especiais para reforçar a segurança marítima

3 — O capítulo XI existente é renumerado como capítulo XI-1.

Regra 3**Número de identificação do navio**

4 — O texto que se segue é inserido após o título da regra:

«(Os parágrafos 4 e 5 aplicam-se a todos os navios abrangidos pela presente regra. Para os navios construídos antes de 1 de Julho de 2004, as disposições dos parágrafos 4 e 5 devem ser cumpridas, o mais tardar, até à primeira vistoria em doca seca do navio que ocorra após 1 de Julho de 2004.)»

5 — É eliminado o parágrafo 4 existente e é inserido o seguinte novo texto:

«4 — O número de identificação do navio deve estar marcado de forma permanente:

1) Em local bem visível quer à popa do navio ou em qualquer um dos bordos do costado, a meio navio a bombordo e estibordo, acima da linha de carga mais carregada atribuída em qualquer bordo da superestrutura, a bombordo e estibordo, ou a vante da superestrutura ou, no caso de navios de passageiros, numa superfície horizontal visível do ar; e

2) Em local de fácil acesso, seja numa das anteparas transversais que confinam com os espaços de máquinas, tal como se encontra estabelecido na regra II-2/3.30, ou numa das escotilhas ou, no caso de navios tanque, na casa das bombas ou, no caso de navios com espaços *ro-ro*, tal como estabelecido na regra II-2/3.41, numa das anteparas transversais que confinam com os espaços *ro-ro*.

5.1 — Este número de identificação deve encontrar-se nitidamente visível, distinto de quaisquer outras marcas no costado e deve possuir uma cor contrastante com o fundo.

5.2 — Este número de identificação, quando marcado de acordo com o referido no parágrafo 4.1, não deve ter menos de 200 mm de altura. Se marcado de acordo com o referido no parágrafo 4.2 não deve ter menos de 100 mm de altura. A largura das marcas que compõem o número de identificação deve ser proporcional à sua altura.

5.3 — A marcação deste número pode ser efectuada em alto relevo, ou por chapa soldada, ou por baixo relevo através de punção de bico, ou por qualquer outro método equivalente de marcação, que assegure que a marcação não seja facilmente eliminada.

5.4 — Nos navios construídos com material que não seja o aço ou o metal, a Administração deve aprovar o método de marcação do número de identificação do navio que considerar mais adequado.»

6 — A nova regra 5 que se segue é aditada após a regra 4 existente:

«Regra 5**Registo sinóptico contínuo**

1 — Todos os navios aos quais se aplica o capítulo I devem possuir um registo sinóptico contínuo.

2.1 — O objectivo do registo sinóptico contínuo é proporcionar a existência a bordo de um registo do histórico do navio, relativamente à informação ali registada.

2.2 — Para navios construídos antes de 1 de Julho de 2004, o registo sinóptico contínuo deve, pelo menos, fornecer o histórico do navio a partir de 1 de Julho de 2004.

3 — O registo sinóptico contínuo deve ser emitido pela Administração a cada navio autorizado a arvorar a sua bandeira e deve conter, no mínimo, a seguinte informação:

1) O nome do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar;

2) A data de registo do navio nesse Estado;

3) O número de identificação do navio, de acordo com a regra 3;

4) O nome do navio;

5) O porto no qual o navio está registado;

6) O nome do(s) proprietário(s) no qual se encontra registado e respectiva(s) residência(s) registada(s);

7) O nome do(s) afretador(s) a casco nu em que se encontra registado e respectiva(s) residência(s) registada(s), se aplicável;

8) O nome da companhia, tal como estabelecido na regra IX/1, a residência em que se encontra registada e residência(s) a partir de onde realiza as suas actividades de gestão de segurança;

9) O nome de todas as sociedades classificadoras nas quais o navio se encontra classificado;

10) O nome da Administração, ou do Governo Contratante, ou da organização reconhecida que emitiu o Documento de Conformidade (ou o Documento de Conformidade Provisório), especificado no Código ISM, tal como definido na regra IX/1, à companhia operadora do navio, e o nome do organismo que efectuou a auditoria com base na qual foi emitido aquele documento, se for outra que não aquela que o emitiu;

11) O nome da Administração, ou do Governo Contratante, ou da organização reconhecida que emitiu o Certificado de Gestão para a Segurança (ou o Certificado de Gestão para a Segurança Provisório), especificado no Código ISM, tal como definido na regra IX/1, ao navio, e o nome do organismo que efectuou a auditoria com base na qual foi emitido este certificado, se for outra que não aquela que o emitiu;

12) O nome da Administração, ou do Governo Contratante, ou da organização de protecção (*security*) reconhecida que emitiu o Certificado Internacional de Protecção (*security*) do Navio (ou o Certificado Internacional de Protecção (*security*) do Navio Provisório), especificado na parte A do Código ISPS, tal como definido na regra XI-2/1, ao navio, e o nome do organismo que efectuou a verificação com base na qual foi emitido este certificado, se for outra que não aquela que o emitiu; e

13) A data na qual o navio cessou o seu registo com esse Estado.

4.1 — Quaisquer alterações relativas às informações referidas nos parágrafos 3.4 a 3.12 devem ser registadas no registo sinóptico contínuo, de modo que as mesmas sejam actualizadas e actuais, juntamente com o histórico das alterações.

4.2 — No caso de quaisquer alterações relativas às informações referidas no parágrafo 4.1, a Administração deve emitir, o mais depressa possível, mas não mais tarde que três meses a partir da data da alteração, aos navios autorizados a arvorar a sua bandeira, uma versão revista e actualizada do registo sinóptico contínuo, ou as emendas adequadas.

4.3 — No caso de quaisquer alterações relativas às informações referidas no parágrafo 4.1, a Administração, enquanto se aguarda a emissão de uma versão revista e actualizada do registo sinóptico contínuo, deve autorizar e requerer quer à companhia, tal como estabelecido na regra IX/1, quer ao comandante do navio, a actualização do registo sinóptico contínuo para que este reflecta tais alterações. Nesses casos, após a alteração do registo sinóptico contínuo, a companhia deve imediatamente informar a Administração.

5.1 — O registo sinóptico contínuo deve constar na língua inglesa, francesa ou espanhola. Adicionalmente, poderá ser fornecida uma tradução do registo sinóptico contínuo para a língua ou línguas oficiais da Administração.

5.2 — O registo sinóptico contínuo deve estar conforme com o formato desenvolvido pela Organização e deve ser mantido de acordo com as linhas de orientação desenvolvidas pela Organização. Quaisquer registos anteriores existentes no registo sinóptico contínuo não devem ser modificados, eliminados ou, de algum modo, apagados ou danificados.

6 — Sempre que um navio seja transferido para a bandeira de outro Estado, ou vendido a outro proprietário (ou tomado por outro afretador a casco nu), ou outra companhia assuma a responsabilidade pela operação do navio, o registo sinóptico contínuo deve permanecer a bordo.

7 — Quando um navio for transferido para a bandeira de outro Estado, a companhia deve notificar a Administração do nome do Estado sob cuja bandeira o navio vai ser transferido, para que a Administração envie a esse Estado uma cópia do registo sinóptico contínuo abrangendo o período durante o qual o navio esteve sob a sua jurisdição.

8 — Quando um navio for transferido para a bandeira de outro Estado, cujo Governo seja um Governo Contratante, o Governo Contratante do Estado cuja bandeira o navio arvorava até então deve transmitir à Administração, o mais brevemente possível após a realização da transferência, uma cópia do respectivo registo sinóptico contínuo abrangendo o período durante o qual o navio esteve sob a sua jurisdição, juntamente com quaisquer registos sinópticos contínuos anteriormente emitidos ao navio por outros Estados.

9 — Quando um navio for transferido para a bandeira de outro Estado, a Administração deve anexar os anteriores registos sinópticos contínuos ao registo sinóptico contínuo que a Administração irá emitir ao navio, para assim fornecer o registo histórico contínuo exigido pela presente regra.

10 — O registo sinóptico contínuo deve ser mantido a bordo do navio e deve estar sempre disponível para inspecção.»

7 — É inserido o novo capítulo XI-2 que se segue, após o capítulo XI-1 renumerado:

«CAPÍTULO XI-2

Medidas especiais para reforçar a protecção (security) do transporte marítimo

Regra 1

Definições

1 — Para os fins de aplicação do presente capítulo, e salvo disposição expressa em contrário, entende-se por:

1) ‘Navio graneleiro’ um navio conforme definido na regra IX/1.6;

2) ‘Navio químico’ um navio conforme definido na regra VII/8.2;

3) ‘Navio de transporte de gás’ um navio conforme definido na regra VII/11.2;

4) ‘Embarcação de alta velocidade’ uma embarcação conforme definido na regra X/1.2;

5) ‘Unidade móvel de perfuração ao largo’ uma unidade móvel de perfuração ao largo com propulsão mecânica, conforme definida na regra IX/1, não instalada *in situ*;

6) ‘Navio petroleiro’ um navio petroleiro conforme definido na regra II-1/2.12;

7) ‘Companhia’ uma companhia conforme definido na regra IX/1;

8) ‘Interface navio/porto’ as interacções que ocorrem quando um navio é directa e imediatamente afectado por actividades que implicam o movimento de pessoas ou mercadorias, ou o fornecimento de serviços portuários, de ou para o navio;

9) ‘Instalação portuária’ o local, determinado pelo Governo Contratante ou pela autoridade designada, em que tem lugar a interface navio/porto. Inclui, consoante adequado, os fundeadouros, os cais de espera e os acessos pelo lado do espelho de água;

10) ‘Operação navio/navio’ qualquer actividade não associada a uma instalação portuária que envolva a transferência de mercadorias ou pessoas de um navio para outro;

11) ‘Autoridade designada’ o organismo ou organismos ou a administração ou administrações do Governo responsáveis pela aplicação das disposições do presente capítulo à protecção (security) da instalação portuária e à interface navio/porto, do ponto de vista da instalação portuária;

12) ‘Código Internacional de Protecção (security) dos Navios e das Instalações Portuárias (Código ISPS)’ o Código Internacional para a Protecção (security) dos Navios e das Instalações Portuárias, que compreende a parte A (cujas disposições serão consideradas obrigatórias), e a parte B (cujas disposições serão consideradas recomendatórias), adoptado em 12 de Dezembro de 2002, pela resolução 2 da Conferência dos Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974, conforme venha a ser alterado pela Organização, sob reserva de:

1) As alterações à parte A do Código serem adoptadas, entrarem em vigor e produzirem efeitos de acordo com o disposto no artigo VIII da presente Convenção

relativamente ao processo de alteração do anexo, com excepção do capítulo 1; e

2) As alterações à parte B do Código serem adoptadas pelo Comité de Segurança Marítima de acordo com o seu regulamento interno.

13) ‘Incidente de protecção (*security*)’ qualquer acto ou circunstância suspeita que ameace a protecção (*security*) de um navio, incluindo uma unidade móvel de perfuração ao largo ou uma embarcação de alta velocidade, de uma instalação portuária, de qualquer *interface* navio/porto ou de uma operação navio-navio;

14) ‘Nível de protecção (*security*)’ a classificação correspondente ao grau de risco de ser provocado ou se verificar um incidente de protecção (*security*);

15) ‘Declaração de protecção (*security*)’ um acordo estabelecido entre um navio e uma instalação portuária ou outro navio com que aquele interaja, que especifica as medidas de protecção (*security*) que cada um aplicará;

16) ‘Organização de protecção (*security*)’ reconhecida uma organização com competência adequada no domínio da protecção (*security*) e com conhecimento adequado das operações dos navios e das operações portuárias, autorizada a proceder às avaliações, verificações, aprovações ou actividades de certificação previstas no presente capítulo ou na parte A do Código ISPS.

2 — A expressão ‘navio’, quando utilizada nas regras 3 a 13, inclui as unidades móveis de perfuração ao largo e as embarcações de alta velocidade.

3 — A expressão ‘todos os navios’, quando utilizada no presente capítulo, refere-se a qualquer navio a que se aplique o presente capítulo.

4 — A expressão ‘Governos Contratantes’, quando utilizada nas regras 3, 4, 7 e 10 a 13, refere-se igualmente à autoridade designada.

Regra 2

Aplicação

1 — O presente capítulo aplica-se:

1) Aos seguintes tipos de navios que efectuem viagens internacionais:

1.1) Navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade;

1.2) Navios de carga, incluindo embarcações de carga de alta velocidade, de arqueação bruta igual ou superior a 500; e

1.3) Unidades móveis de perfuração ao largo; e

2) As instalações portuárias que servem os referidos navios.

2 — Não obstante o disposto no parágrafo 1.2), os Governos Contratantes decidirão o grau de aplicabilidade do presente capítulo e das secções pertinentes da parte A do Código ISPS às instalações portuárias situadas no seu território que, embora utilizadas principalmente por navios não afectos ao tráfego internacional, devam ocasionalmente servir navios que demandem o porto ou dele larguem em viagem internacional.

2.1 — Os Governos Contratantes basearão as decisões que tomarem nos termos do parágrafo 2 numa avaliação da protecção (*security*) da instalação portuária, efectuada em conformidade com o disposto na parte A do Código ISPS.

2.2 — As decisões tomadas por um Governo Contratante, nos termos do parágrafo 2, não devem comprometer o nível de protecção (*security*) que as disposições do presente capítulo ou da parte A do Código ISPS se destinam a assegurar.

3 — O presente capítulo não se aplica aos navios de guerra, aos navios auxiliares da Marinha ou a outros navios pertencentes a um Governo Contratante ou por este explorados e utilizados exclusivamente ao serviço do Governo para fins não comerciais.

4 — As disposições do presente capítulo não prejudicam os direitos e obrigações dos Estados à luz do direito internacional.

Regra 3

Obrigações dos Governos Contratantes no que respeita à protecção (*security*)

1 — As administrações estabelecerão os níveis de protecção (*security*) e assegurarão a comunicação das informações conexas aos navios autorizados a arvorar o seu pavilhão. Quando o nível de protecção (*security*) for alterado, as informações conexas serão actualizadas consoante as circunstâncias ditarem.

2 — Os Governos Contratantes estabelecerão os níveis de protecção (*security*) e assegurarão a comunicação das informações conexas às instalações portuárias situadas no seu território, bem como aos navios antes da sua entrada, ou enquanto se encontrarem, num porto do seu território. Quando o nível de protecção (*security*) for alterado, as informações conexas serão actualizadas consoante as circunstâncias ditarem.

Regra 4

Prescrições aplicáveis às companhias e aos navios

1 — As companhias devem satisfazer as prescrições pertinentes do presente capítulo e da parte A do Código ISPS, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B do Código.

2 — Os navios devem satisfazer as prescrições pertinentes do presente capítulo e da parte A do Código ISPS, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B do Código, cumprimento esse que deve ser verificado e certificado de acordo com o disposto na parte A do Código.

3 — Um navio, previamente à sua entrada ou enquanto se encontrar num porto situado no território de um Governo Contratante, deve aplicar as medidas correspondentes ao nível de protecção (*security*) estabelecido por esse Governo Contratante se este nível de protecção (*security*) for superior ao estabelecido pela Administração para o navio.

4 — Os navios devem reagir o mais rapidamente possível à passagem para um nível de protecção (*security*) superior.

5 — Um navio que não satisfaça as prescrições do presente capítulo ou da parte A do Código ISPS, ou não possa aplicar as medidas correspondentes ao nível de protecção (*security*) estabelecido pela Administração ou por outro Governo Contratante e que lhe é aplicável, deve notificar a autoridade competente interessada antes de ter lugar a *interface* navio/porto ou à entrada no porto, consoante o que ocorra primeiro.

Regra 5

Responsabilidades específicas das companhias

A companhia deve assegurar que o comandante dispõe permanentemente a bordo de informações que permitam aos funcionários devidamente autorizados por um Governo Contratante determinar:

- 1) Quem é responsável por recrutar os membros da tripulação e as outras pessoas empregadas ou ocupadas sob qualquer forma a bordo do navio em serviços que a este digam respeito;
- 2) Quem é responsável por decidir a utilização a dar ao navio; e
- 3) Nos casos em que o navio é utilizado sob contrato(s) de fretamento, quem são as partes nesse(s) contrato(s).

Regra 6

Sistema de alerta de protecção (*security*) do navio (**)

1 — Todos os navios devem dispor de um sistema de alerta de protecção (*security*), conforme indicado a seguir:

- 1) Navios construídos em ou após 1 de Julho de 2004;
- 2) Navios de passageiros, incluindo embarcações de passageiros de alta velocidade, construídos antes de 1 de Julho de 2004, o mais tardar à data da primeira vistoria da instalação radioelétrica após 1 de Julho de 2004;
- 3) Navios petroleiros, navios químicos, navios de transporte de gás, navios graneleiros e embarcações de carga de alta velocidade de arqueação bruta igual ou superior a 500 construídos antes de 1 de Julho de 2004, o mais tardar à data da primeira vistoria da instalação radioelétrica após 1 de Julho de 2004;
- 4) Outros navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 500 e unidades móveis de perfuração ao largo construídos antes de 1 de Julho de 2004, o mais tardar à data da primeira vistoria da instalação radioelétrica após 1 de Julho de 2006.

2 — O sistema de alerta, quando activado:

- 1) Deve transmitir para uma autoridade competente designada pela Administração, que nestas circunstâncias pode incluir a companhia, um alerta navio-terra que identifique o navio, indique a sua posição e que assinala que a protecção (*security*) do navio está ameaçada ou foi comprometida;
- 2) Não deve transmitir o alerta a qualquer outro navio;
- 3) Não deve desencadear qualquer alarme a bordo do navio; e
- 4) Deve continuar a emitir o alerta até ser desactivado e ou reposto na posição inicial.

3 — O sistema de alerta deve ainda:

- 1) Poder ser activado na ponte de comando e, pelo menos, num outro local; e
- 2) Satisfazer normas de desempenho não inferiores às adoptadas pela Organização.

4 — Os comandos de activação do sistema de alerta do navio devem ser concebidos de modo a prevenir a inicialização do sistema por inadvertência.

5 — Pode ser dado cumprimento à obrigação de haver a bordo um sistema de alerta utilizando a instalação radioelétrica instalada de acordo com a aplicação das disposições do capítulo IV, na condição de se observarem todas as prescrições da presente regra.

6 — Uma Administração que seja notificada de um alerta de um navio comunicá-lo-á imediatamente ao(s) Estado(s) em cujas proximidades o navio esteja a operar.

7 — Um Governo Contratante que seja notificado de um alerta de um navio não autorizado a arvorar o seu pavilhão comunicá-lo-á imediatamente à Administração interessada e, se for caso disso, ao(s) Estado(s) em cujas proximidades o navio esteja a operar.

Regra 7

Ameaças aos navios

1 — Os Governos Contratantes estabelecerão os níveis de protecção (*security*) e assegurarão a comunicação das informações conexas aos navios que se encontrem a navegar no seu mar territorial ou que comuniquem a sua intenção de nele entrar.

2 — Os Governos Contratantes estabelecerão um ponto de contacto através do qual os referidos navios possam obter conselho ou assistência e para o qual possam comunicar problemas de protecção (*security*) relativos a outros navios, movimentos ou comunicações.

3 — Quando tenha sido identificada uma ameaça que possa colocar em risco um ou mais navios, o Governo Contratante interessado informará os navios em causa e as respectivas Administrações:

- 1) Do nível de protecção (*security*) em vigor;
- 2) Das medidas de protecção (*security*) que os navios deverão estabelecer para se protegerem daquela ameaça, em conformidade com as disposições da parte A do Código ISPS; e
- 3) Das medidas de protecção (*security*) que o Estado costeiro tenha decidido estabelecer, se for caso disso.

Regra 8

Poder discricionário do comandante em matéria de segurança operacional e protecção (*security*) do navio

1 — O comandante não deve ser impedido pela companhia, pelo afretador ou por qualquer outra pessoa de tomar e executar as decisões que, no seu entender, sejam necessárias para garantir a segurança operacional e a protecção (*security*) do navio. Tais decisões podem incluir a recusa do acesso a bordo de pessoas (excepto as devidamente autorizadas por um Governo Contratante e como tal identificadas) ou dos seus pertences e recusar o embarque de carga, incluindo contentores ou outras unidades de transporte de carga fechadas.

2 — Se, no entender do comandante, surgir no decorrer das operações do navio um conflito entre os requisitos de segurança operacional e os requisitos de protecção (*security*) do navio, o comandante deve aplicar os necessários para assegurar a segurança operacional do navio. Em tais casos, o comandante poderá aplicar medidas de protecção (*security*) temporárias e deve informar imediatamente a Administração e, se for caso disso, o Governo Contratante em cujo território se situa o porto em que o navio se encontra em operações ou tenciona entrar. As medidas de protecção (*security*)

temporárias tomadas ao abrigo da presente regra devem ser o mais possível consentâneas com o nível de protecção (*security*) em vigor. Quando se verificarem casos de conflito, a Administração deve assegurar que estes são resolvidos e que a possibilidade da sua recorrência é minimizada.

Regra 9

Medidas de controlo e execução

1 — Controlo dos navios nos portos:

1.1 — Para os fins do presente capítulo, cada navio a que este se aplique está sujeito, quando se encontre num porto de outro Governo Contratante, a ser controlado por funcionários devidamente autorizados por esse Governo, que podem ser os funcionários encarregados de desempenhar as funções previstas na regra 1/19. Esse controlo limitar-se-á à verificação da presença a bordo de um certificado internacional de protecção (*security*) do navio, ou de um certificado internacional de protecção (*security*) do navio provisório válido, emitido de acordo com as disposições da parte A do Código ISPS ('Certificado'), o qual será aceite, se válido, a menos que haja motivos evidentes para crer que o navio não satisfaz as prescrições do presente capítulo ou da parte A do Código ISPS.

1.2 — Quando existam tais motivos, ou não seja apresentado um certificado válido quando solicitado, os funcionários devidamente autorizados pelo Governo Contratante imporão ao navio uma ou várias das medidas de controlo previstas no parágrafo 1.3. As medidas impostas devem ser proporcionadas tendo em conta as orientações enunciadas na parte B do Código ISPS.

1.3 — As medidas de controlo são: inspecção do navio, retardamento do navio, detenção do navio, restrição das operações incluindo o movimento no porto e expulsão do navio do porto. Em alternativa ou em complemento das medidas de controlo podem ser impostas medidas administrativas ou correctivas menos severas.

2 — Navios que pretendem entrar num porto de outro Governo Contratante:

2.1 — Para os fins do presente capítulo, um Governo Contratante pode exigir que os navios que pretendam entrar nos seus portos comuniquem a funcionários por ele devidamente autorizados as informações a seguir indicadas, a fim de se certificar que foi dado cumprimento às disposições do presente capítulo antes da entrada no porto e evitar, assim, a necessidade de medidas de controlo ou providências:

1) Presença a bordo de um certificado válido e identificação da autoridade que o emitiu;

2) O nível de protecção (*security*) a que o navio está a operar;

3) O nível de protecção (*security*) a que o navio operou nos portos anteriormente escalados em que tenha havido *interface* navio/porto no horizonte temporal especificado no parágrafo 2.3;

4) As medidas de protecção (*security*) especiais ou adicionais aplicadas pelo navio nos portos anteriormente escalados em que tenha havido *interface* navio/porto no horizonte temporal especificado no parágrafo 2.3;

5) Observância dos procedimentos de protecção (*security*) adequados no decorrer de qualquer operação

navio-navio no horizonte temporal especificado no parágrafo 2.3; e

6) Outras informações de ordem prática relacionadas com a protecção (*security*) [excluindo os pormenores do plano de protecção (*security*) do navio], tendo em conta as orientações enunciadas na Parte B do Código ISPS.

Se a isso solicitado pelo Governo Contratante, o navio, ou a companhia, deve fornecer confirmação, a contento do Governo Contratante, das informações atrás exigidas.

2.2 — Cada navio a que se aplique o presente capítulo que pretenda entrar num porto de outro Governo Contratante deve comunicar aos funcionários devidamente autorizados por esse Governo as informações especificadas no parágrafo 2.1 quando a isso solicitado. O comandante pode recusar-se a prestar essas informações no entendimento de que tal recusa poderá ter como consequência não ser o navio autorizado a entrar no porto.

2.3 — O navio deve conservar um registo das informações referidas no parágrafo 2.1 respeitantes às 10 últimas escalas em instalações portuárias.

2.4 — Se, uma vez recebidas as informações especificadas no parágrafo 2.1, existirem motivos evidentes para crer que o navio não satisfaz as prescrições do presente capítulo ou da parte A do Código ISPS, os funcionários devidamente autorizados pelo Governo Contratante em cujo território se situa o porto em que o navio pretende entrar procurarão estabelecer comunicação com o navio e entre este e a Administração a fim de ser rectificada a irregularidade. Caso tal comunicação não resulte em rectificação, ou existam outros motivos evidentes para crer que o navio não satisfaz as prescrições do presente capítulo ou da parte A do Código ISPS, os funcionários podem tomar relativamente a esse navio as providências previstas no parágrafo 2.5. As providências tomadas devem ser proporcionadas, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B do Código ISPS.

2.5 — As providências são:

1) Intimação a que seja rectificada a irregularidade;
2) Intimação a que o navio siga para um local especificado no mar territorial ou nas águas interiores do Governo Contratante;

3) Inspecção do navio, se este se encontrar no mar territorial do Governo Contratante em cujo território se situa o porto em que pretende entrar; e

4) Não autorização de entrada no porto.

O Governo Contratante informará o navio das suas intenções antes de tomar qualquer providência. Ao receber essa informação, o comandante pode renunciar à sua intenção de demandar o porto. Em tal caso, a presente regra não se aplicará.

3 — Disposições adicionais:

3.1 — Na eventualidade:

1) Da imposição de uma medida de controlo, à excepção de uma medida administrativa ou correctiva menos severa, referida no parágrafo 1.3; ou

2) De tomada de qualquer das providências referidas no parágrafo 2.5;

um funcionário devidamente autorizado pelo Governo Contratante informará imediatamente por escrito a Administração das medidas de controlo impostas ou das providências tomadas, bem como os motivos que as justificam. O Governo Contratante que impôs as medidas de controlo ou tomou as providências notificá-las-á igualmente à organização de protecção (*security*) reconhecida que emitiu o certificado para o navio em causa, bem como à Organização.

3.2 — Quando a entrada no porto não for autorizada ou o navio for expulso do porto, as autoridades do Estado do porto deverão comunicar os factos pertinentes às autoridades dos Estados em que se situam os portos de escala seguintes, se conhecidos, e de outros Estados costeiros interessados, tendo em conta as directrizes a elaborar pela Organização. A confidencialidade e a protecção (*security*) das informações comunicadas devem ser garantidas.

3.3 — A não autorização de entrada no porto, nos termos dos dispostos nos parágrafos 2.4 e 2.5, ou a expulsão do porto, nos termos do disposto nos parágrafos 1.1 a 1.3, só serão impostas quando os funcionários devidamente autorizados pelo Governo Contratante tenham motivos evidentes para crer que o navio representa uma ameaça imediata para a protecção (*security*) ou segurança de pessoas ou de navios ou outros bens e não haja meios adequados de eliminar tal ameaça.

3.4 — As medidas de controlo referidas no parágrafo 1.3 e as providências referidas no parágrafo 2.5 impostas nos termos da presente regra sê-lo-ão apenas até que a irregularidade que lhes deu origem tenha sido rectificada a contento do Governo Contratante, tendo em conta as eventuais acções propostas pelo navio ou a Administração.

3.5 — Quando um Governo Contratante exerça o controlo previsto no parágrafo 1 ou tome as providências previstas no parágrafo 2:

1) Envidar-se-ão todos os esforços para que o navio não seja indevidamente detido ou retardado. Se for indevidamente detido ou retardado, o navio terá direito a indemnização pelas perdas e prejuízos sofridos; e

2) O necessário acesso ao navio não será impedido em situações de emergência, por motivos humanitários ou por outros motivos relacionados com a protecção (*security*).

Regra 10

Prescrições aplicáveis às instalações portuárias

1 — As instalações portuárias devem satisfazer as prescrições pertinentes do presente capítulo e da parte A do Código ISPS, tendo em conta as orientações enunciadas na parte B do Código.

2 — Os Governos Contratantes em cujo território se situem instalações portuárias a que se aplique a presente regra assegurarão que:

1) São efectuadas, revistas e aprovadas avaliações de protecção (*security*) das instalações portuárias em conformidade com as disposições da parte A do Código ISPS; e

2) São elaborados, revistos, aprovados e aplicados planos de protecção (*security*) das instalações portuárias em conformidade com as disposições da parte A do Código ISPS.

3 — Os Governos Contratantes definirão e comunicarão as medidas que devem figurar nos planos de protecção (*security*) das instalações portuárias para os vários níveis de protecção (*security*), incluindo os casos em que se exigirá a apresentação de uma declaração de protecção (*security*).

Regra 11

Convénios de protecção (*security*) alternativos

1 — No quadro da aplicação das disposições do presente capítulo e da parte A do Código ISPS, os Governos Contratantes podem celebrar entre si, devendo fazê-lo por escrito, convénios bilaterais ou multilaterais sobre disposições de protecção (*security*) alternativas, respeitantes a viagens internacionais de curta duração em rotas fixas entre instalações portuárias situadas nos respectivos territórios.

2 — Os convénios celebrados não devem comprometer o nível de protecção (*security*) dos navios ou instalações portuárias por eles não abrangidos.

3 — Um navio abrangido por um convénio não pode realizar operações navio-navio com um navio não abrangido por esse convénio.

4 — Os convénios devem ser periodicamente revistos à luz da experiência adquirida e da eventual alteração das circunstâncias específicas ou da avaliação das ameaças à protecção (*security*) dos navios, das instalações portuárias ou das rotas por eles abrangidos.

Regra 12

Disposições de protecção (*security*) equivalentes

1 — Uma Administração pode autorizar um navio ou um grupo de navios que arvore o seu pavilhão a aplicar medidas de protecção (*security*) equivalentes às prescritas no presente capítulo ou na parte A do Código ISPS, desde que tais medidas de protecção (*security*) sejam pelo menos tão eficazes quanto as prescritas no presente capítulo ou na parte A do Código ISPS. As Administrações que autorizem tais medidas de protecção (*security*) devem comunicar os respectivos elementos à Organização.

2 — No quadro da aplicação das disposições do presente capítulo e da parte A do Código ISPS, um Governo Contratante pode autorizar uma instalação portuária ou um grupo de instalações portuárias situadas no seu território, à excepção das abrangidas por convénios celebrados nos termos da regra 11, a aplicar medidas de protecção (*security*) equivalentes às prescritas no presente capítulo ou na parte A do Código ISPS, desde que tais medidas de protecção (*security*) sejam pelo menos tão eficazes quanto as prescritas no presente capítulo ou na parte A do Código ISPS. Os Governos Contratantes que autorizem tais medidas de protecção (*security*) devem comunicar os respectivos elementos à Organização.

Regra 13

Comunicação de informações

1 — Os Governos Contratantes comunicarão à Organização, o mais tardar em 1 de Julho de 2004, e disponibilizarão às companhias e navios para informação:

1) Os nomes e dados de contacto da autoridade ou autoridades nacionais responsáveis pela protecção (*security*) dos navios e das instalações portuárias;

2) Os locais do seu território abrangidos pelos planos de protecção (*security*) de instalações portuárias aprovados;

3) Os nomes e dados de contacto das pessoas que irão estar permanentemente disponíveis para receber e dar seguimento aos alertas de protecção (*security*) navio-terra referidos na regra 6.2.1;

4) Os nomes e dados de contacto das pessoas que irão estar permanentemente disponíveis para receber e dar seguimento às comunicações dos Governos Contratantes que aplicaram medidas de controlo e execução referidas na regra 9.3.1; e

5) Os nomes e dados de contacto das pessoas que irão estar permanentemente disponíveis para dar conselho ou assistência aos navios e às quais os navios poderão comunicar problemas de protecção (*security*), conforme previsto na regra 7.2;

e actualizarão subsequentemente estas informações sempre que sofram qualquer alteração. A Organização transmiti-las-á aos outros Governos Contratantes, para informação dos seus funcionários.

2 — Os Governos Contratantes comunicarão à Organização, o mais tardar em 1 de Julho de 2004, os nomes e dados de contacto das organizações de protecção (*security*) reconhecidas autorizadas a agir em seu nome, bem como as responsabilidades específicas delegadas nessas organizações e as condições de tal delegação. Estas informações serão actualizadas sempre que sofram qualquer alteração. A Organização transmiti-las-á aos outros Governos Contratantes, para informação dos seus funcionários.

3 — Os Governos Contratantes comunicarão à Organização, o mais tardar até 1 de Julho de 2004, a lista dos planos de protecção (*security*) aprovados para as instalações portuárias situadas no seu território, juntamente com o local ou locais abrangidos por cada plano e as respectivas datas de aprovação, e devem, subsequentemente, proceder à correspondente comunicação quando:

1) Vão ser ou foram introduzidas alterações no que respeita ao local ou locais abrangidos por planos de protecção (*security*) de instalações portuárias aprovados. Em tais casos, as informações a comunicar devem especificar essas alterações e a data em que serão ou foram introduzidas;

2) Vai ser ou foi retirado o plano de protecção (*security*) de uma instalação portuária aprovado, incluído na lista fornecida à Organização. Em tais casos, as informações a comunicar devem indicar a data em que a retirada terá ou teve efeito. Essa informação deve ser feita à Organização com a maior brevidade possível; e

3) Vão ser feitos aditamentos à lista de planos de protecção (*security*) de instalações portuárias aprovados. Em tais casos, as informações a comunicar devem indicar o local ou locais abrangidos pelo plano e a data de aprovação.

4 — Os Governos Contratantes comunicarão à Organização, a intervalos de cinco anos após 1 de Julho de 2004, uma lista revista e actualizada dos planos de protecção (*security*) aprovados para as instalações portuárias situadas no seu território, com o local ou locais abrangidos por cada plano e as respectivas datas de aprovação (bem como a data de aprovação de qual-

quer alteração dos planos), que anulará e substituirá as informações comunicadas à Organização nos termos do parágrafo 3 durante os cinco anos anteriores.

5 — Os Governos Contratantes comunicarão à Organização a celebração de qualquer convénio nos termos da regra 11. As informações a comunicar devem incluir:

1) A denominação dos Governos Contratantes que celebraram o convénio;

2) As instalações portuárias e as rotas fixas abrangidas pelo convénio;

3) A periodicidade de revisão do convénio;

4) A data de entrada em vigor do convénio; e

5) Elementos sobre as eventuais consultas com outros Governos Contratantes;

e os Governos Contratantes comunicarão subsequentemente à Organização, logo que possível, qualquer alteração ao convénio ou a cessação da sua vigência.

6 — Os Governos Contratantes que autorizem, nos termos da regra 12, disposições de protecção (*security*) equivalentes relativamente a um navio autorizado a arvorar o seu pavilhão ou a uma instalação portuária no seu território devem comunicá-las à Organização.

7 — A Organização disponibilizará aos outros Governos Contratantes, contra pedido, as informações comunicadas nos termos do parágrafo 3.»

(*) A primeira vistoria de segurança de equipamento significa a primeira vistoria anual, a primeira vistoria periódica ou a primeira vistoria de renovação para a segurança de equipamento, aquela que ocorrer primeiro após 1 de Julho de 2004, e, adicionalmente, no caso de navios em construção, a vistoria inicial.

(**) Refere-se às normas de desempenho para o sistema de alerta de protecção (*security*) adoptadas pela resolução MSC.136(76).

MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL

Portaria n.º 815/2007

de 27 de Julho

As alterações do contrato colectivo de trabalho celebrado entre a Associação dos Comerciantes de Carnes do Distrito de Leiria e o CESP — Sindicato dos Trabalhadores do Comércio, Escritórios e Serviços de Portugal, publicadas no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 8, de 28 de Fevereiro de 2007, abrangem as relações de trabalho entre empregadores e trabalhadores que no distrito de Leiria se dediquem ao comércio a retalho de carne e de produtos à base de carne, uns e outros representados pelas associações que as outorgaram.

As associações subscritoras requereram a extensão das referidas alterações a todos os trabalhadores das profissões e categorias previstas e a todas as empresas que se dediquem à actividade de comércio de carnes no distrito de Leiria. No entanto, como o âmbito sectorial da convenção apenas abrange o comércio a retalho de carne e de produtos à base de carne, a extensão é emitida, nos termos da lei, para estas actividades.