

## **DATA**

3.4.1954

## **FONTE**

Decreto-lei n.º 39 958, do Ministério da Marinha (*Diário do Governo*, I Série – n.º 70, p. 400)

## **SUMÁRIO**

Integra em direito interno as disposições da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, que constam do Anexo A do Acto Final da Conferência de Londres de 1948, e considera revogadas as disposições legais e regulamentares que colidam com as da Convenção e respectivo regulamento.

## **TEXTO INTEGRAL**

Considerando que Portugal assinou e ratificou a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, aprovada na Conferência de Londres de 1948;  
Considerando que a mesma Convenção entrou em vigor em 19 de Novembro de 1952 e que desde essa data deixou de vigorar para Portugal convenção anterior análoga datada de 1929, conforme o aviso publicado no *Diário do Governo* n.º287, de 23 de Dezembro de 1932.

Considerando que os navios portugueses de carga e de passageiros já estão sujeitos em portos estrangeiros à fiscalização derivada de nova convenção e que essa fiscalização se acentuará para os de carga a partir de 19 de Novembro de 1954;

Considerando que Portugal deve estar habilitado a corresponder a pedidos de nações estrangeiras para prover os respectivos navios dos certificados da Convenção;

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º2 do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º São integradas em direito interno as disposições da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, que constituem o Anexo A do Acto Final da Conferência de Londres de 1948 considerando-se revogadas as disposições legais e regulamentares que colidam com as da Convenção e respectivo regulamento.

1.º O Ministério da Marinha actualizará ou modificará os regulamentos sobre segurança da navegação, onde se tornar necessário para perfeita execução da Convenção, ou publicará, se necessário, novos regulamentos com idêntico fim.

2.º O Governo, pelos Ministérios da Marinha e do Ultramar, pode tornar o presente diploma e regulamentos conexos aplicáveis a uma ou mais províncias ultramarinas.

Art.2.º As alterações à Convenção e respectivo regulamento, acordadas internacionalmente e feitas ao abrigo do disposto no artigo IX da Convenção, serão tornadas públicas por aviso dos Ministérios da Marinha e dos Negócios Estrangeiros.

\*único. Às alterações a que este artigo se refere serão aplicáveis as disposições contidas no artigo anterior e seus parágrafos.

Art.3.º Para execução do presente diploma e em relação a navios estrangeiros serão publicados no *Diário do Governo* os nomes dos países vinculados ao mesmo regime plurilateral, por terem aderido à Convenção ou por terem ratificado a Convenção, e os nomes que deixem de estar vinculados à mesma Convenção, por a terem denunciado nos termos do seu artigo XII.

#### Definições

Art4.º As definições que passam a servir de referência nas disposições legais e regulamentares sobre segurança da navegação são as seguintes:

a) “Passageiro” é toda a pessoa a bordo que não seja:

1) Capitão ou membro da tripulação ou outra pessoa empregada ou ocupada sob qualquer forma, a bordo do navio em serviços que a este digam respeito;

2) Criança de menos de 1 ano de idade;

3) Náufrago;

4) Indivíduo de que o embarque tenha sido imposto ao capitão;

b) “Navio de passageiros” é todo aquele que transporte mais do que doze passageiros;

c) “Navio de carga” é todo aquele que não é navio de passageiros;

d) “Navio-tanque” é o navio de carga construído ou adaptado para o transporte a granel cargas líquidas de natureza inflamável;

e) “Navio novo” significa navio de que a quilha foi assente em 19 de Novembro de 1952 ou após essa data;

f) “Navio existente” significa navio que não é “navio novo”;

- g) Qualquer referência à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1948 e ou respectivo regulamento;
- h) Navios portugueses da Convenção são todos os navios portugueses de comércio registados, quer para a navegação costeira internacional, quer para a navegação de cabotagem, quer para a navegação de longo curso, com excepção dos de carga com menos de 500t de arqueação bruta;
- i) Navios estrangeiros da Convenção são os que como tal forem considerados por aplicação da mesma Convenção;
- j) Navios eventuais da Convenção são aqueles para os quais se justifica, isenções sob o prudente arbítrio indicado na regra 4 do capítulo I do Regulamento da Convenção:
  - 1) Navios que só muito raramente façam viagens internacionais;
  - 2) Navios de carga que mudem eventualmente de classificação para transporte de passageiros somente entre portos nacionais.

Art.5.º Nas viagens internacionais de navios da Convenção aplicar-se-ão todas as disposições da Convenção; nas viagens entre portos nacionais de navios da Convenção pode a Direcção-Geral da Marinha, caso por caso, nos navios de passageiros, nem a respectiva compartimentação, nem os meios de salvação.

1.º Por viagem internacional deve entender-se, segundo a regra 2, alínea d), do capítulo I (parte A) do Regulamento da Convenção, qualquer viagem desde um país ao qual se aplica a Convenção até porto situado fora desse país, ou inversamente, para o que se considerará como país distinto qualquer território de que as relações internacionais estejam a cargo de Governo Contratante ou que esteja sob a administração das Nações Unidas.

2.º A definição de país distinto expressa no parágrafo anterior é admitida, para efeitos da Convenção e do presente diploma, unicamente, nada de facto autorizado, seja a que título for, generalização ou interpretação da mesma definição para assuntos económicos ou mesmo políticos, ou , em geral, para qualquer fim diverso do que constitui objectivo da Convenção.

Navios novos

Art.6.º Na aplicação do Regulamento da Convenção a “navios novos” de passageiros devem ter-se em atenção as disposições aplicáveis e contidas: no capítulo II (Construção, parte A, parte B, parte C, parte D, parte E (excepto regra 51) e parte F; no

capítulo III (Meios de Salvação), parte A e parte B; no capítulo IV (Radiotelegrafia e Radiotelefonía); no capítulo V (Segurança da Navegação), e no capítulo VI (Transporte de cargas de grão e cargas perigosas).

Art.7.º Na aplicação do Regulamento da Convenção a “navios novos” de carga devem ter-se em atenção as disposições aplicáveis e contidas: no capítulo II (Construção), parte A (regra 1, apenas), parte B (regra 18, apenas) e parte E (excepto regra 50); no capítulo III (Meios de Salvação), parte A e parte C; no capítulo IV (Radiotelegrafia e Radiotelefonía); no capítulo V (Segurança da Navegação), e no capítulo VI (Transporte de cargas de grãos e cargas perigosas).

#### Navios existentes

Art.8.º As disposições sobre a construção especificadas no capítulo II do Regulamento da Convenção *não* são, em princípio, aplicáveis a “navios existentes”, sem embargo de, caso por caso, a Direcção-Geral da Marinha poder determinar modificações ou adaptações, dentro do prudente arbítrio, que resulta da orientação consignada na subalínea (ii) da alínea (a) da regra I do dito capítulo II.

Art.9.º As disposições sobre os meios de salvação especificadas no capítulo III do Regulamento da Convenção são aplicáveis, tanto quanto possível, a “navios existentes”, mas sempre de acordo com a orientação a tal respeito adoptada pelos principais países marítimos.

Art.10.º Na aplicação do Regulamento da Convenção a “navios existentes” de carga ou de passageiros devem ter-se em atenção as disposições contidas no capítulo IV (Radiotelegrafia e Radiotelefonía), no capítulo V (Segurança da Navegação) e no capítulo VI (Transporte de cargas de grão e cargas perigosas).

#### Vistorias

Art.11.º Para se verificar se qualquer navio satisfaz ou não à Convenção, haverá vistorias, uma inicial, antes de o navio entrar em serviço, e outras periódicas, de doze em doze meses, salvo para efeitos de certificado de segurança do equipamento, em que as vistorias periódicas se farão de vinte e quatro em vinte e quatro meses. Haverá ainda vistorias eventuais em caso de deficiência ou em caso de avaria, desde que a deficiência ou avaria impliquem com preceitos da Convenção.

#### Certificados

Art.12.º Os navios de passageiros que satisfaçam às disposições da Convenção recebem certificado de segurança, passado pela Direcção-Geral da Marinha, com fundamento em:

- a) Relatório da Repartição Técnica da Direcção da Marinha Mercante sobre os meios de salvação;
- b) Relatório da Repartição Técnica da mesma Direcção sobre o serviço de incêndios;
- c) Relatório da Direcção dos Serviços de Hidrografia e Navegação sobre as luzes de navegação e sinais de perigo e, em geral, sobre todos os apetrechos de navegação, com vista às regras da Convenção e às regras para evitar abalroamentos;
- d) Relatório da Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações sobre a instalação eléctrica;
- e) Relatório da Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações sobre a radiotelegrafia ou radiotelefonía;
- f) Relatório de capitania do porto sobre o casco e aparelho motor.

\*único, O prazo de validade do Certificado de Segurança de navios de passageiros não será superior a doze meses.

Art.13.º Os navios de carga que satisfaçam às disposições da Convenção recebem Certificado de Segurança do Equipamento e Certificado de Segurança de Radiotelegrafia ou de Radiotelefonía.

\*1.º O Certificado de Segurança do Equipamento é passado pela Direcção-Geral da Marinha, com fundamento em:

- a) Relatório da Repartição Técnica da Direcção da Marinha Mercante sobre os meios de salvação;
- b) Relatório da Repartição Técnica da mesma Direcção sobre o serviço de incêndios;
- c) Relatório da Direcção dos Serviços de Hidrografia e Navegação sobre as luzes de navegação e sinais de perigo e, em geral, sobre todos os apetrechos de navegação, com vista às regras da Convenção e às regras para evitar abalroamentos.

2.º O Certificado de Segurança de Radiotelegrafia ou de Radiotelefonía é passado pela Direcção-Geral da Marinha, com fundamento em relatórios da Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações.

3.º O prazo de validade do Certificado de Segurança do Equipamento não pode ser superior a vinte e quatro meses; o prazo de validade do Certificado de Segurança de Radiotelegrafia ou de Radiotelefonía não pode ser superior a doze meses.

Art.14.º Aos navios de passageiros ou aos navios de carga que não satisfaçam a determinada disposição ou disposições da Convenção, disposição ou disposições para que a Convenção expressamente estipule possibilidade de isenção, será passado o Certificado de Dispensa, com fundamento em relatório adequado.

\*1.º No Certificado de Dispensa devem ser especificadas as regras, indicadas no relatório, que justificam o mesmo Certificado.

2.º Os prazos de validade dos Certificados de Dispensa são iguais aos dos Certificados de Segurança, de que os mesmos Certificados de Dispensa são complemento.

3.º O Certificado de Segurança que afirme que o navio só satisfazer parcialmente a determinadas prescrições da Convenção não terá efeitos se não for acompanhado de Certificado de Dispensa.

Art.15.º Os modelos de certificados devem corresponder aos da Convenção e ser publicados em portaria do Ministério da Marinha.

Art.16.º Todos os certificados, excepto os de Dispensa, devem ser afixados em local de bordo bem destacado e acessível.

#### Adaptação ao regime da Convenção

Art.17.º Os armadores de navios portugueses de passageiros, aos quais é aplicável o presente decreto-lei, devem dar cumprimento imediato às disposições no mesmo estabelecidas, adquirindo o material e fazendo as modificações ou trabalhos necessários, a fim de os navios poderem receber Certificado de Segurança dentro do mais curto prazo de tempo possível.

Art.18.º Os armadores de navios portugueses de passageiros, aos quais é aplicável o presente decreto-lei devem dar cumprimento imediato às disposições no mesmo estabelecidas, adquirindo o material e fazendo as modificações ou trabalhos necessários, a fim de os navios poderem receber Certificado de Segurança de Radiotelegrafia ou de Radiotelefonía dentro do mais curto prazo de tempo possível.

\*único. Idêntica orientação se deverá observar em relação ao material a adquirir e às modificações ou trabalhos a realizar para os navios de carga se porem de acordo com a Convenção e poderem receber Certificado de Segurança do Equipamento antes de 19 de Novembro de 1954.

Art.19.º Nos casos em que os armadores não tenham oportunidade para dar execução ao disposto nos artigos 17.º e 18.º, por navios que lhes pertencem trabalharem fora de Portugal, deverão eles formular petição a cônsul de porto que seja de país da Convenção, a fim de pelas autoridades locais serem resolvidas as verificadas e concebidos os certificados, nos termos estabelecidos na Convenção.

\*único. Os certificados obtidos pela forma indicada, contendo a declaração de terem sido passados a pedido do Governo Português, terão a mesma força como se tivessem sido passados pela Direcção-Geral da Marinha.

Navios estrangeiros da Convenção em portos nacionais

Art.20.º Um navio registado em porto de país da Convenção só será desembaraçado pela capitania do porto se o capitão do navio, ou seu agente, apresentar os certificados aplicáveis nos termos da Convenção.

\*1.º Dos certificados da Convenção, o de Segurança do Equipamento será apenas exigível a partir de 19 de Novembro de 1954.

\*2.º Em casos de dúvida sobre os documentos apresentados, resolverá a Direcção-Geral da Marinha.

Art.21.º Não serão, em princípio, necessárias investigações, em navio estrangeiro da Convenção provido de certificados em vigor, sobre o cumprimento das disposições da Convenção, a coberto dos mesmos certificados, a não ser que a capitania do porto tenha motivos ponderosos para supor as condições de segurança não corresponderem às expressas nos certificados, caso em que ela deverá então submeter o assunto à Direcção-Geral da Marinha, para resolução.

\*único. Além da Convenção, pode, em caso de navios de passageiros, haver que determinar a lotação, se a bordo não existir documento donde ela conste ou se, existindo, se presumir a lotação no mesmo descrita não corresponder com a aproximação satisfatória à que se obteria por aplicação das regras nacionais.

Art.22.º Se o Certificado de Segurança passado por Governo de país da Convenção a respeito de navios de passageiros estiver ligado a memorando

- a) assinado por autoridade do país em que o navio está registado;
- b) modificando, para determinada viagem, em vista do número de passageiros transportados nessa viagem, os detalhes do certificado de segurança respeitantes a meios de salvação, tal certificado terá para aquela viagem o mesmo efeito como se tivesse sido passado em harmonia com o memorando.

Art.23.º A pedido de governo de país da Convenção, a Direcção-Geral da Marinha pode passar qualquer dos certificados da Convenção a favor de navio registado nesse país, desde que, dentro da forma de processo estabelecida para nacionais, se conclua o dito navio satisfazer aos preceitos da Convenção. O certificado assim emitido conterà declaração de ter sido passado a pedido do referido governo.

#### Navios de emigrantes

Art.24.º Nos navios para transporte de emigrantes manter-se-á a fiscalização especial estabelecida na lei, com exclusão, porém, de verificação de pontos comuns com os da Convenção, verificação que decorrerá exclusivamente de acordo com o presente diploma.

#### Administração da Convenção

Art.25.º Os actuais serviços de fiscalização das condições de segurança dos navios não sofrendo modificação, mas os da Convenção, criados pelo presente diploma, de sua natureza mais restritos, terão administração especial exercida directamente pela Direcção-Geral da Marinha, por intermédio

- a) Das Direcções de Serviços da mesma Direcção-Geral e capitánias dos portos;
- b) Da Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicação da Superintendência dos Serviços da Armada.

\*1.º Para efeitos da Convenção e sua execução, a Direcção do Serviço de Electricidade e Comunicações funcionará como se dependesse directamente da Direcção-geral da Marinha.

\*2.º A Direcção-Geral da Marinha administrará a Convenção por forma a evitar duplicação de inspecções aos navios, salvo especiais justificados em motivos ponderosos.

Art.26.º Pelos serviços da Convenção feitos a navios nacionais ou estrangeiros que não constem de diploma em vigor são devidos emolumentos segundo tabela a publicar em portaria do Ministério da Marinha.

\*único. Tais emolumentos terão como referência emolumentos idênticos aplicados em país ou países vinculados à Convenção.

Publique-se e cumpra-se como nele se contém.