I SÉRIE

DIÁRIO DA REPÚBLICA

Segunda-feira, 13 de fevereiro de 2023 Número 31

ÍNDICE

Presidência da República

Decreto do Presidente da República n.º 21/2023:

Nomeia o embaixador João Manuel Mendes Ribeiro de Almeida para o cargo de Embaixador de Portugal em Nova Deli 3

Presidência do Conselho de Ministros

Decreto n.º 4/2023:

Aprova, para adesão, a Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e ambientalmente Correta dos Navios, 2009 4

Resolução do Conselho de Ministros n.º 16/2023:

Altera os critérios do Programa Condomínio de Aldeia e clarifica o modelo de apoios à execução das medidas previstas nas Operações Integradas de Gestão da Paisagem. 69

Resolução do Conselho de Ministros n.º 17/2023:

Autoriza a despesa e a respetiva reprogramação com a aquisição de veículos e equipamentos operacionais para a Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil 74

Resolução do Conselho de Ministros n.º 18/2023:

Autoriza a reprogramação da despesa relativa à implementação do sistema de cabos submarinos que integram o Atlantic CAM. 76

Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2023:

Atribui uma indemnização compensatória à SIRESP — Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S. A. 78

Supremo Tribunal de Justiça

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça n.º 3/2023:

«À contagem da pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor prevista no artigo 69.º do Código Penal aplicam-se, por analogia, nos termos do artigo 4.º do Código de Processo Penal, as regras de contagem da pena de prisão constantes do artigo 479.º do Código de Processo Penal.» 79

Região Autónoma da Madeira

Decreto Regulamentar Regional n.º 5/2023/M:

Altera o Decreto Regulamentar Regional n.º 1/2020/M, de 2 de janeiro, alterado pelo Decreto Regulamentar Regional n.º 29/2020/M, de 5 de maio, este último retificado pela Declaração de Retificação n.º 21/2020, de 26 de maio, que aprova a orgânica da Secretaria Regional de Saúde e Proteção Civil . . . 91

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Decreto do Presidente da República n.º 21/2023

de 13 de fevereiro

Sumário: Nomeia o embaixador João Manuel Mendes Ribeiro de Almeida para o cargo de Embaixador de Portugal em Nova Deli.

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea *a*), da Constituição, o seguinte:

É nomeado, sob proposta do Governo, o embaixador João Manuel Mendes Ribeiro de Almeida para o cargo de Embaixador de Portugal em Nova Deli.

Assinado em 20 de janeiro de 2023.

Publique-se.

O Presidente da República, Marcelo Rebelo de Sousa.

Referendado em 7 de fevereiro de 2023.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa.* — O Ministro dos Negócios Estrangeiros, *João Titterington Gomes Cravinho.*

116154465

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto n.º 4/2023

de 13 de fevereiro

Sumário: Aprova, para adesão, a Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e ambientalmente Correta dos Navios, 2009.

A Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e ambientalmente Correta dos Navios, 2009, adiante designada como Convenção de Hong Kong, foi adotada na Conferência Diplomática realizada em maio de 2009, em Hong Kong, na China, e resulta da colaboração profícua entre os Estados-Membros da Organização Marítima Internacional e de organizações não-governamentais, em cooperação com a Organização Internacional do Trabalho e com as Partes da Convenção sobre o Controlo dos Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e sua Eliminação, adotada em Basileia, em 22 de março de 1989, aprovada pelo Decreto n.º 37/93, de 20 de outubro, no sentido de assegurar que a reciclagem dos navios que chegam ao fim de vida útil não represente riscos desnecessários para os trabalhadores, para a saúde humana e para o ambiente.

Com efeito, e atendendo a que os navios objeto de desmantelamento no seu fim de vida útil podem conter substâncias nocivas para a saúde e para o ambiente, designadamente amianto, metais pesados e hidrocarbonetos, a Convenção de Hong Kong veio estabelecer um conjunto de normas relativas à reciclagem com o intuito de garantir uma solução eficiente e eficaz para as práticas perigosas e poluentes da reciclagem de navios.

A presente Convenção abrange igualmente a exploração dos estaleiros de reciclagem de navios, bem como a criação de um mecanismo de execução adequado para a reciclagem de navios, e promove a substituição de materiais perigosos por materiais menos nocivos ou não perigosos sem comprometer a segurança e a eficiência operacional dos navios.

Assim:

Nos termos da alínea *c*) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo aprova, para adesão, a Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e ambientalmente Correta dos Navios, adotada em Hong Kong, China, a 15 de maio de 2009, cujo texto, na versão autenticada em língua inglesa e respetiva tradução em língua portuguesa, se publica em anexo.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 19 de janeiro de 2023. — *António Luís Santos da Costa — Francisco Gonçalo Nunes André — Pedro Miguel Ferreira Jorge Cilínio — José Duarte Piteira Rica Silvestre Cordeiro — Ana Maria Pereira Abrunhosa Trigueiros de Aragão*.

Assinado em 25 de janeiro de 2023.

Publique-se.

O Presidente da República, Marcelo Rebelo de Sousa.

Referendado em 31 de janeiro de 2023.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa.*

HONG KONG INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFE AND ENVIRONMENTALLY SOUND RECYCLING OF SHIPS, 2009

The Parties to this Convention:

Noting the growing concerns about safety, health, the environment and welfare matters in the ship recycling industry,

Recognizing that recycling of ships contributes to sustainable development and, as such, is the best option for ships that have reached the end of their operating life,

Recalling resolution A.962(23), adopted by the Assembly of the International Maritime Organization (Guidelines on Ship Recycling); amendments to the Guidelines adopted by resolution A.980(24); Decision V1/24 of the Sixth Meeting of the Conference of the Parties to the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal, which adopted Technical Guidelines for the Environmentally Sound Management of the Full and Partial Dismantling of Ships; and the Guidelines approved by the 289th session of the Governing Body of the International Labour Office (Safety and Health in Shipbreaking: Guidelines for Asian countries and Turkey),

Recalling also resolution A.981 (24), by which the Assembly of the International Maritime Organization requested the Organization's Marine Environment Protection Committee to develop a legally-binding instrument on ship recycling,

Noting also the role of the International Labour Organization in protecting the occupational safety and health of workers involved in ship recycling,

Noting further the role of the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal in protecting human health and the environment against the adverse effects which may result from such wastes,

Mindful of the precautionary approach set out in Principle 15 of the Rio Declaration on Environment and Development and referred to in resolution MEEPC.67(37), adopted by the Organization's Marine Environment Protection Committee on 1 5 September 1995,

Mindful also of the need to promote the substitution of hazardous materials in the construction and maintenance of ships by less hazardous, or preferably, non-hazardous materials, without compromising the ships' safety, the safety and health of seafarers and the ships' operational efficiency,

Resolved to effectively address, in a legally-binding instrument, the environmental, occupational health and safety risks related to ship recycling, taking into account the particular characteristics of maritime transport and the need to secure the smooth withdrawal of ships that have reached the end of their operating lives,

Considering that these objectives may best be achieved by the conclusion of an International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships,

have agreed as follows:

Article 1

General obligations

1 — Each Party to this Convention undertakes to give full and complete effect to its provisions in order to prevent, reduce, minimize and, to the extent practicable, eliminate accidents, injuries and other adverse effects on human health and the environment caused by Ship Recycling, and enhance ship safety, protection of human health and the environment throughout a ship's operating life.

2 — No provision of this Convention shall be interpreted as preventing a Party from taking, individually or jointly, more stringent measures consistent with international law, with respect to the safe and environmentally sound recycling of ships, in order to prevent, reduce or minimize any adverse effects on human health and the environment.

3 — Parties shall endeavour to co-operate for the purpose of effective implementation of, compliance with and enforcement of this Convention.

4 — The Parties undertake to encourage the continued development of technologies and practices which contribute to safe and environmentally sound Ship Recycling.

5 — The Annex to this Convention forms an integral part of it. Unless expressly provided for otherwise, a reference to this Convention constitutes at the same time a reference to its Annex.

Article 2

Definitions

For the purposes of this Convention, unless expressly provided otherwise:

1 — "Convention" means the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009.

2 — "Administration" means the Government of the State whose flag the ship is entitled to fly, or under whose authority it is operating.

3 — "Competent Authority(ies)" means a governmental authority or authorities designated by a Party as responsible, within specified geographical area(s) or area(s) of expertise, for duties related to Ship Recycling Facilities operating within the jurisdiction of that Party as specified in this Convention.

4 — "Organization" means the International Maritime Organization.

5 — "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

6 — "Committee" means the Marine Environment Protection Committee of the Organization.

7 — "Ship" means a vessel of any type whatsoever operating or having operated in the marine environment and includes submersibles, floating craft, floating platforms, self elevating platforms, Floating Storage Units (FSUs), and Floating Production Storage and Offloading Units (FPSOs), including a vessel stripped of equipment or being towed.

8 — "Gross tonnage" means the gross tonnage (GT) calculated in accordance with the tonnage measurement regulations contained in Annex I to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, or any successor convention.

9 — "Hazardous Material" means any material or substance which is liable to create hazards to human health and/or the environment.

10 — "Ship Recycling" means the activity of complete or partial dismantling of a ship at a Ship Recycling Facility in order to recover components and materials for reprocessing and re-use, whilst taking care of hazardous and other materials, and includes associated operations such as storage and treatment of components and materials on site, but not their further processing or disposal in separate facilities.

11 — "Ship Recycling Facility" means a defined area that is a site, yard or facility used for the recycling of ships.

12 — "Recycling Company means the owner of the Ship Recycling Facility or any other organization or person who has assumed the responsibility for operation of the Ship Recycling activity from the owner of the Ship Recycling Facility and who on assuming such responsibility has agreed to take over all duties and responsibilities imposed by this Convention.

Article 3

Application

1 — Unless expressly provided otherwise in this Convention, this Convention shall apply to:

1) Ships entitled to fly the flag of a Party or operating under its authority;
2) Ship Recycling Facilities operating under the jurisdiction of a Party.

2 — This Convention shall not apply to any warships, naval auxiliary, or other ships owned or operated by a Party and used, for the time being, only on government non-commercial service. However, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures not impairing operations or operational capabilities of such ships owned or operated by it, that such ships act in a manner consistent with this Convention, so far as is reasonable and practicable.

3 — This Convention shall not apply to ships of less than 500 GT or to ships operating throughout their life only in waters subject to the sovereignty or jurisdiction of the State whose flag the ship is entitled to fly. However, each Party shall ensure, by the adoption of appropriate measures, that such ships act in a manner consistent with this Convention, so far as is reasonable and practicable.

4 — With respect to ships entitled to fly the flag of non-Parties to this Convention, Parties shall apply the requirements of this Convention as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships.

Article 4

Controls related to Ship Recycling

1 — Each Party shall require that ships entitled to fly its flag or operating under its authority comply with the requirements set forth in this Convention and shall take effective measures to ensure such compliance.

2 — Each Party shall require that Ship Recycling Facilities under its jurisdiction comply with the requirements set forth in this Convention and shall take effective measures to ensure such compliance.

Article 5

Survey and certification of ships

Each Party shall ensure that ships flying its flag or operating under its authority and subject to survey and certification are surveyed and certified in accordance with the regulations in the Annex.

Article 6

Authorization of Ship Recycling Facilities

Each Party shall ensure that Ship Recycling Facilities that operate under its jurisdiction and that recycle ships to which this Convention applies, or ships treated similarly pursuant to article 3.4 of this Convention, are authorized in accordance with the regulations in the Annex.

Article 7

Exchange of information

For the Ship Recycling Facilities authorized by a Party, such Party shall provide to the Organization, if requested, and to those Parties which request it, relevant information, in regard to this Convention, on which its decision for authorization was based. The information shall be exchanged in a swift and timely manner.

Article 8

Inspection of ships

1 — A ship to which this Convention applies may, in any port or offshore terminal of another Party, be subject to inspection by officers duly authorized by that Party for the purpose of determining whether the ship is in compliance with this Convention. Except as provided in paragraph 2, any such inspection is limited to verifying that there is on board either an International Certificate on Inventory of Hazardous Materials or an International Ready for Recycling Certificate, which, if valid, shall be accepted.

2 — Where a ship does not carry a valid certificate or there are clear grounds for believing that:

1) The condition of the ship or its equipment does not correspond substantially with the particulars of the certificate, and/or Part I of the Inventory of Hazardous Materials; or

2) There is no procedure implemented on board the ship for the maintenance of Part I of the Inventory of Hazardous Materials;

a detailed inspection may be carried out taking into account guidelines developed by the Organization.

Article 9

Detection of violations

1 — Parties shall co-operate in the detection of violations and the enforcement of the provisions of this Convention.

2 — When there is sufficient evidence that a ship is operating, has operated or is about to operate in violation of any provision in this Convention, a Party holding the evidence may request an investigation of this ship when it enters the ports or offshore terminals under the jurisdiction of another Party. The report of such an investigation shall be sent to the Party requesting it, to the Administration of the ship concerned and to the Organization, so that action may be taken as appropriate.

3 — If the ship is detected to be in violation of this Convention, the Party carrying out the inspection may take steps to warn, detain, dismiss, or exclude the ship from its ports. A Party taking such action shall immediately inform the Administration of the ship concerned and the Organization.

4 — If a request for an investigation is received from any Party, together with sufficient evidence that a Ship Recycling Facility is operating, has operated or is about to operate in violation of any provision of this Convention, a Party should investigate this Ship Recycling Facility operating under its jurisdiction and make a report. The report of any such investigation shall be sent to the Party requesting it, including information on action taken or to be taken, if any, and to the Organization for appropriate action.

Article 10

Violations

1 — Any violation of the requirements of this Convention shall be prohibited by national laws and:

1) In the case of a ship, sanctions shall be established under the law of the Administration, wherever the violation occurs. If the Administration is informed of such a violation by a Party, it shall investigate the matter and may request the reporting Party to furnish additional evidence of the alleged violation. If the Administration is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law. The Administration shall promptly inform the Party that reported the alleged violation, as well as the Organization, of any action taken. If the Administration has not taken any action within one year after receiving the information, it shall inform the Party which reported the alleged violation, and the Organization, of the reasons why no action has been taken;

2) In the case of a Ship Recycling Facility, sanctions shall be established under the law of the Party having jurisdiction over the Ship Recycling Facility. If the Party is informed of such a violation by another Party, it shall investigate the matter and may request the reporting Party to furnish additional evidence of the alleged violation. If the Party is satisfied that sufficient evidence is available to enable proceedings to be brought in respect of the alleged violation, it shall cause such proceedings to be taken as soon as possible, in accordance with its law. The Party shall promptly inform the Party that reported the alleged violation, as well as the Organization, of any action taken. If the Party has not taken any action within one year after receiving the information, it shall inform the Party which reported the alleged violation, and the Organization, of the reasons why no action has been taken.

2 — Any violation of the requirements of this Convention within the jurisdiction of any Party shall be prohibited and sanctions shall be established under the law of that Party. Whenever such a violation occurs, that Party shall either:

1) Cause proceedings to be taken in accordance with its law; or

2) Furnish to the Administration of the ship such information and evidence as may be in its possession that a violation has occurred.

3 — The sanctions provided for by the laws of a Party pursuant to this article shall be adequate in severity to discourage violations of this Convention wherever they occur.

Article 11

Undue delay or detention of ships

1 — All possible efforts shall be made to avoid a ship being unduly detained or delayed under article 8, 9 or 10 of this Convention.

2 — When a ship is unduly detained or delayed under article 8, 9 or 10 of this Convention, it shall be entitled to compensation for any loss or damage suffered.

Article 12

Communication of information

Each Party shall report to the Organization and the Organization shall disseminate, as appropriate, the following information:

1 — A list of Ship Recycling Facilities authorized in accordance with this Convention and operating under the jurisdiction of that Party;

2 — Contact details for the Competent Authority(ies), including a single contact point, for that Party;

3 — A list of the recognized organizations and nominated surveyors which are authorized to act on behalf of that Party in the administration of matters relating to the control of Ship Recycling in accordance with this Convention, and the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the recognized organizations or nominated surveyors;

4 — An annual list of ships flying the flag of that Party to which an International Ready for Recycling Certificate has been issued, including the name of the Recycling Company and location of the Ship Recycling Facility as shown on the certificate;

5 — An annual list of ships recycled within the jurisdiction of that Party;

6 — Information concerning violations of this Convention; and

7 — Actions taken towards ships and Ship Recycling Facilities under the jurisdiction of that Party.

Article 13

Technical assistance and co-operation

1 — Parties undertake, directly or through the Organization and other international bodies, as appropriate, in respect of the safe and environmentally sound recycling of ships, to provide support for those Parties which request technical assistance:

1) To train personnel;

2) To ensure the availability of relevant technology, equipment and facilities;

3) To initiate joint research and development programmes; and

4) To undertake other actions aimed at the effective implementation of this Convention and of guidelines developed by the Organization related thereto.

2 — Parties undertake to co-operate actively, subject to their national laws, regulations and policies, in the transfer of management systems and technology in respect of the safe and environmentally sound recycling of ships.

Article 14

Dispute settlement

Parties shall settle any dispute between them concerning the interpretation or application of this Convention by negotiation or any other peaceful means agreed upon by them, which may include enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, or resort to regional agencies or arrangements.

Article 15

Relationship with international law and other international agreements

1 — Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, and under the customary international law of the sea.

2 — Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of Parties under other relevant and applicable international agreements.

Article 16

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1 — This Convention shall be open for signature by any State at the Headquarters of the Organization from 1 September 2009 to 31 August 2010 and shall thereafter remain open for accession by any State.

2 — States may become Parties to this Convention by:

1) Signature not subject to ratification, acceptance, or approval; or

2) Signature subject to ratification, acceptance, or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or

3) Accession.

3 — Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4 — If a State comprises two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval, or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

5 — A declaration under paragraph 4 shall be notified to the Secretary-General in writing and shall state expressly the territorial unit or units to which this Convention applies.

6 — A State at the time it expresses its consent to be bound by this Convention shall declare whether it requires explicit or tacit approval of the Ship Recycling Plan before a ship may be recycled in its authorized Ship Recycling Facility(ies). This declaration may be revised thereafter by notification to the Secretary-General. Such revision shall specify the effective date of the revision.

Article 17

Entry into force

1 — This Convention shall enter into force 24 months after the date on which the following conditions are met:

1) Not less than 15 States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval, or have deposited the requisite instrument of ratification, acceptance, approval or accession in accordance with article 16;

2) The combined merchant fleets of the States mentioned in paragraph 1.1 constitute not less than 40 per cent of the gross tonnage of the world' s merchant shipping; and

3) The combined maximum annual ship recycling volume of the States mentioned in paragraph 1.1 during the preceding 10 years constitutes not less than 3 per cent of the gross tonnage of the combined merchant shipping of the same States.

2 — For States which have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession in respect of this Convention after the requirements for entry into force thereof have been met, but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession shall take effect on the date of entry into force of this Convention, or three months after the date of deposit of the instrument, whichever is the later date.

3 — Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the date on which this Convention enters into force shall take effect three months after the date of deposit.

4 — After the date on which an amendment to this Convention is deemed to have been accepted under article 18, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall apply to the Convention, as amended.

Article 18

Amendments

1 — This Convention may be amended by either of the procedures specified in the following paragraphs.

2 — Amendments after consideration within the Organization:

1) Any Party may propose an amendment to this Convention. A proposed amendment shall be submitted to the Secretary-General, who shall then circulate it to the Parties and Members of the Organization at least six months prior to its consideration.

2) An amendment proposed and circulated as above shall be referred to the Committee for consideration. Parties, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Committee for consideration and adoption of the amendment.

3) Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Parties present and voting in the Committee, on condition that at least one-third of the Parties shall be present at the time of voting.

4) Amendments adopted in accordance with subparagraph 3 shall be communicated by the Secretary-General to the Parties for acceptance.

5) An amendment shall be deemed to have been accepted in the following circumstances:

5.1) An amendment to an article of this Convention shall be deemed to have been accepted on the date on which two-thirds of the Parties have notified the Secretary-General of their acceptance of it.

5.2) An amendment to the Annex shall be deemed to have been accepted at the end of a period to be determined by the Committee at the time of its adoption, which period shall not be less than ten months after the date of adoption. However, if by that date more than one-third of the Parties notify the Secretary-General that they object to the amendment, it shall be deemed not to have been accepted.

6) An amendment shall enter into force under the following conditions:

6.1) An amendment to an article of this Convention shall enter into force, for those Parties that have declared that they have accepted it, six months after the date on which it is deemed to have been accepted in accordance with subparagraph 5.1.

6.2) An amendment to the Annex shall enter into force with respect to all Parties six months after the date on which it is deemed to have been accepted, except for any Party that has:

6.2.1) Notified its objection to the amendment in accordance with subparagraph 5.2 and that has not withdrawn such objection; or

6.2.2) Notified the Secretary-General, prior to the entry into force of such amendment, that the amendment shall enter into force for it only after a subsequent notification of its acceptance.

6.3) A Party that has notified an objection under subparagraph 6.2.1 may subsequently notify the Secretary-General that it accepts the amendment. Such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.

6.4) If a Party that has made a notification referred to in subparagraph 6.2.2 notifies the Secretary-General of its acceptance with respect to an amendment, such amendment shall enter into force for such Party six months after the date of its notification of acceptance, or the date on which the amendment enters into force, whichever is the later date.

3 — Amendment by a Conference:

1) Upon the request of a Party concurred in by at least one-third of the Parties, the Organization shall convene a Conference of Parties to consider amendments to this Convention.

2) An amendment adopted by such a Conference by a two-thirds majority of the Parties present and voting shall be communicated by the Secretary-General to all Parties for acceptance.

3) Unless the Conference decides otherwise, the amendment shall be deemed to have been accepted and shall enter into force in accordance with the procedures specified in paragraphs 2.5 and 2.6 respectively.

4 — Any Party that has declined to accept an amendment to the Annex shall be treated as a non-Party only for the purpose of application of that amendment.

5 — Any notification under this article shall be made in writing to the Secretary-General.

6 — The Secretary-General shall inform the Parties and Members of the Organization of:

1) Any amendment that enters into force and the date of its entry into force generally and for each Party; and

2) Any notification made under this article.

Article 19

Denunciation

1 — This Convention may be denounced by any Party at any time after the expiry of two years from the date on which this Convention enters into force for that Party.

2 — Denunciation shall be effected by written notification to the Secretary-General, to take effect one year after receipt or such longer period as may be specified in that notification.

Article 20

Depositary

1 — This Convention shall be deposited with the Secretary-General, who shall transmit certified copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.

2 — In addition to the functions specified elsewhere in this Convention, the Secretary-General shall:

1) Inform all States that have signed this Convention, or acceded thereto, of:

1.1) Each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

1.2) The date of entry into force of this Convention;

1.3) The deposit of any instrument of denunciation from this Convention, together with the date on which it was received and the date on which the denunciation takes effect; and

1.4) Other declarations and notifications received pursuant to this Convention; and

2) As soon as this Convention enters into force, transmit the text thereof to the Secretariat of the United Nations, for registration and publication in accordance with article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 21

Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

Done at Hong Kong, China, this fifteenth day of May two thousand and nine.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Convention.

ANNEX

Regulations for Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships

CHAPTER 1

General Provisions

Regulation 1

Definitions

For the purposes of this Annex:

1 — "Competent person" means a person with suitable qualifications, training, and sufficient knowledge, experience and skill, for the performance of the specific work. Specifically, a Competent person may be a trained worker or a managerial employee capable of recognizing and evaluating occupational hazards, risks, and employee exposure to potentially Hazardous Materials or unsafe conditions in a Ship Recycling Facility, and who is capable of specifying the necessary protection and precautions to be taken to eliminate or reduce those hazards, risks, or exposures. The Competent Authority may define appropriate criteria for the designation of such persons and may determine the duties to be assigned to them.

2 — "Employer" means a natural or legal person that employs one or more workers engaged in Ship Recycling.

3 — "Existing ship" means a ship which is not a new ship.

4 — "New ship" means a ship:

1) For which the building contract is placed on or after the entry into force of this Convention; or

2) In the absence of a building contract, the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction on or after six months after the entry into force of this Convention; or

3) The delivery of which is on or after 30 months after the entry into force of this Convention.

5 — "New installation" means the installation of systems, equipment, insulation, or other material on a ship after the date on which this Convention enters into force.

6 — "Safe-for-entry" means a space that meets the following criteria:

1) The oxygen content of the atmosphere and the concentration of flammable vapours are within safe limits;

2) Any toxic materials in the atmosphere are within permissible concentrations; and

3) Any residues or materials associated with the work authorized by the competent person will not produce uncontrolled release of toxic materials or an unsafe concentration of flammable vapours under existing atmospheric conditions while maintained as directed.

7 — "Safe-for-hot work" means a space that meets the following criteria:

1) A safe, non-explosive condition, including gas-free status, exists for the use of electric arc or gas welding equipment, cutting or burning equipment or other forms of naked flame, as well as heating, grinding, or spark generating operations;

2) Safe-for-entry requirements of regulation 1.6 are met;

3) Existing atmospheric conditions will not change as a result of the hot work; and

4) All adjacent spaces have been cleaned, or inerted, or treated sufficiently to prevent the start or spread of fire.

8 — "Shipowner" means the person or persons or company registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons or company owning the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed

the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the ship's operator, "owner" shall mean such company. This term also includes those who have ownership of the ship for a limited period pending its sale or handing over to a Ship Recycling Facility.

9 — "Site inspection" means an inspection of the Ship Recycling Facility confirming the condition described by the verified documentation.

10 — "Statement of Completion" means a confirmatory statement issued by the Ship Recycling Facility that the Ship Recycling has been completed in accordance with this Convention.

11 — "Tanker" means an oil tanker as defined in MARPOL Annex I or an NLS tanker as defined in MARPOL Annex II.

12 — "Worker" means any person who performs work, either regularly or temporarily, in the context of an employment relationship including contractor personnel.

Regulation 2

General applicability

Unless expressly provided otherwise, the design, construction, survey, certification, operation and recycling of ships shall be conducted in accordance with the provisions of this Annex.

Regulation 3

Relationship with other standards, recommendations and guidance

Parties shall take measures to implement the requirements of the regulations of this Annex, taking into account relevant and applicable standards, recommendations and guidance developed by the International Labour Organization and the relevant and applicable technical standards, recommendations and guidance developed under the Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and their Disposal.

CHAPTER 2

Requirements for Ships

PART A

Design, construction, operation and maintenance of ships

Regulation 4

Controls of ships' Hazardous Materials

In accordance with the requirements specified in Appendix 1 to this Convention each Party:

1 — Shall prohibit and/or restrict the installation or use of Hazardous Materials listed in Appendix I on ships entitled to fly its flag or operating under its authority; and

2 — Shall prohibit and/or restrict the installation or use of such materials on ships, whilst in its ports, shipyards, ship repair yards, or offshore terminals,

and shall take effective measures to ensure that such ships comply with those requirements.

Regulation 5

Inventory of Hazardous Materials

1 — Each new ship shall have on board an Inventory of Hazardous Materials. The Inventory shall be verified either by the Administration or by any person or organization authorized by it

taking into account guidelines, including any threshold values and exemptions contained in those guidelines, developed by the Organization. The Inventory of Hazardous Materials shall be specific 10 each ship and shall at least:

1) Identify as Part I, Hazardous Materials listed in Appendices I and 2 to this Convention and contained in ship's structure or equipment, their location and approximate quantities; and

2) Clarify that the ship complies with regulation 4.

2 — Existing ships shall comply as far as practicable with paragraph 1 not later than 5 years after the entry into force of this Convention, or before going for recycling if this is earlier, taking into account the guidelines developed by the Organization and the Organization's Harmonized System of Survey and Certification. The Hazardous Materials listed in Appendix 1, at least, shall be identified when the Inventory is developed. For existing ships a plan shall be prepared describing the visual/sampling check by which the Inventory of Hazardous Materials is developed, taking into account the guidelines developed by the Organization.

3 — Part I of the Inventory of Hazardous Materials shall be properly maintained and updated throughout the operational life of the ship, reflecting new installations containing Hazardous Materials listed in Appendix 2 and relevant changes in ship structure and equipment, taking into account the guidelines developed by the Organization.

4 — Prior to recycling the Inventory shall, in addition to the properly maintained and updated Part I, incorporate Part II for operationally generated wastes and Part III for stores, and be verified either by the Administration or by any person or organization authorized by it, taking into account the guidelines developed by the Organization.

Regulation 6

Procedure for proposing amendments to Appendices 1 and 2

1 — Any Party may propose an amendment to Appendix 1 and/or Appendix 2 in accordance with this regulation. The proposed amendment shall be considered within the Organization under article 18 paragraph 2 and this regulation.

2 — When the Organization receives a proposal, it shall also bling the proposal to the attention of the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization and non-governmental organizations in consultative status with the Organization and shall make it available to them.

3 — The Committee shall establish a technical group in accordance with regulation 7 to review proposals submitted in accordance with paragraph 1 of this regulation.

4 — The technical group shall review the proposal along with any additional data, including decisions adopted by other international bodies regarding their lists of materials or hazardous substances, submitted by any interested entity, and shall evaluate and report to the Committee whether the Hazardous Material in question is likely, in the context of this Convention, to lead to significant adverse effects on human health or the environment such that the amendment of Appendix 1 or Appendix 2 is warranted. In this regard:

1) The technical group's review shall include:

1.1) An evaluation of the association between the Hazardous Material in question and the likelihood, in the context of this Convention, that it will lead to significant adverse effects on human health or the environment based on the submitted data or other relevant data brought to the attention of the group;

1.2) An evaluation of the potential risk reduction attributable to the proposed control measures and any other control measures that may be considered by the technical group;

1.3) Consideration of available information on the technical feasibility of control measures;

1.4) Consideration of available information on other effects arising from the introduction of such control measures relating to:

The environment;
Human health and safety including that of seafarers and workers; and
The cost to international shipping and other relevant sectors.

1.5) Consideration of the availability of suitable alternatives to the Hazardous Material to be controlled, including a consideration of the potential risks of alternatives;
1.6) Consideration of the risks posed by the Hazardous Material during the recycling process; and
1.7) Consideration of suitable threshold values and any useful or necessary exemptions.

2) If the technical group finds that the Hazardous Material in question is likely, in the context of this Convention, to lead to significant adverse effects on human health or the environment, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason to prevent the group from proceeding with an evaluation of the proposal.
3) The technical group's report shall be in writing and shall take into account each of the evaluations and considerations referred to in subparagraph l, except that the technical group may decide not to proceed with the evaluations and considerations described in subparagraphs 1.2 to 1.7 if it determines after the evaluation in subparagraph 1.1 that the proposal does not warrant further consideration.
4) The technical group's report shall include, *inter alia*, a recommendation on whether international controls pursuant to this Convention are warranted on the Hazardous Material in question, on the suitability of the specific control measures suggested in the comprehensive proposal, or on other control measures which it believes to be more suitable.

5 — The Committee shall decide whether to approve any proposal to amend Appendix 1 or Appendix 2, and any modifications thereto, if appropriate, taking into account the technical group's report. Any proposed amendment shall specify the application of the amendment for ships certified in accordance with this Convention before the entry into force of the amendment. If the report finds that the Hazardous Material in question is likely, in the context of this Convention, to lead to significant adverse effects on human health or the environment, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason to prevent a decision from being taken to list a Hazardous Material in Appendix 1 or Appendix 2. A decision not to approve the proposal shall not preclude future submission of a new proposal with respect to a particular Hazardous Material if new information comes to light.

Regulation 7

Technical Groups

1 — The Committee may establish one or more technical groups pursuant to regulation 6 as needed. The technical group may comprise representatives of the Parties, Members of the Organization, the United Nations and its Specialized Agencies, intergovernmental organizations having agreements with the Organization, and non-governmental organizations in consultative status with the Organization, which should preferably include representatives of institutions and laboratories with expertise in environmental fate and effects of substances, toxicological effects, marine biology, human health, economic analysis, risk management, shipbuilding, international shipping, occupational health and safety or other fields of expertise necessary to objectively review the technical merits of a proposal.
2 — The Committee shall decide on the terms of reference, organization, participation and operation of the technical groups. Such terms shall provide for protection of any confidential information that may be submitted. Technical groups may hold such meetings as required, but shall endeavour to conduct their work through written or electronic correspondence or other media as appropriate.
3 — Only the representatives of Parties may participate in formulating any recommendation to the Committee pursuant to regulation 6. A technical group shall endeavour to achieve unanimity among the representatives of the Parties. If unanimity is not possible, the technical group shall communicate any minority views of such representatives.

PART B

Preparation for Ship Recycling

Regulation 8

General requirements

Ships destined to be recycled shall:

1 — Only be recycled at Ship Recycling Facilities that are:

1) Authorized in accordance with this Convention; and
2) Fully authorized to undertake all the ship recycling which the Ship Recycling Plan specifies to be conducted by the identified Ship Recycling Facility(ies);

2 — Conduct operations in the period prior to entering the Ship Recycling Facility in order to minimize the amount of cargo residues, remaining fuel oil, and wastes remaining on board;
3 — In the case of a tanker, arrive at the Ship Recycling Facility with cargo tanks and pump room(s) in a condition that is ready for certification as Safe-for-entry, or Safe for-hot work, or both, according to national laws, regulations and policies of the Party under whose jurisdiction the Ship Recycling Facility operates;
4 — Provide to the Ship Recycling Facility all available information relating to the ship for the development of the Ship Recycling Plan required by regulation 9;
5 — Complete the Inventory required by regulation 5; and
6 — Be certified as ready for recycling by the Administration or organization recognized by it, prior to any recycling activity taking place.

Regulation 9

Ship Recycling Plan

A ship-specific Ship Recycling Plan shall be developed by the Ship Recycling Facility(ies) prior to any recycling of a ship, taking into account the guidelines developed by the Organization. The Ship Recycling Plan shall:

1 — Be developed taking into account information provided by the shipowner;
2 — Be developed in the language accepted by the Party authorizing the Ship Recycling Facility, and if the language used is not English, French or Spanish, the Ship Recycling Plan shall be translated into one of these languages, except where the Administration is satisfied that this is not necessary;
3 — Include information concerning *inter alia*, the establishment, maintenance, and monitoring of Safe-for-entry and Safe-for-hot work conditions and how the type and amount of materials including those identified in the Inventory of Hazardous Materials will be managed;
4 — In accordance with the declaration deposited pursuant to article 16.6, be either explicitly or tacitly approved by the Competent Authority authorizing the Ship Recycling Facility. The Competent Authority shall send written acknowledgement of receipt of the Ship Recycling Plan to the Ship Recycling Facility, Ship Owner and Administration within three (3) working days of its receipt in accordance with regulation 24. Thereafter:

1) Where a Party requires explicit approval of the Ship Recycling Plan, the Competent Authority shall send written notification of its decision to approve or deny the Ship Recycling Plan to the Ship Recycling Facility, Ship Owner and Administration; and
2) Where a Party requires tacit approval of the Ship Recycling Plan, the acknowledgment of receipt shall specify the end date of a 14-day review period. The Competent Authority shall notify any written objection to the Ship Recycling Plan to the Ship Recycling Facility, Ship Owner and

Administration within this 14-day review period. Where no such written objection has been notified, the Ship Recycling Plan shall be deemed to be approved.

5 — Once approved in accordance with paragraph 4, be made available for inspection by the Administration, or any nominated surveyors or organization recognized by it; and

6 — Where more than one Ship Recycling Facility is used, identify the Ship Recycling Facilities to be used and specify the recycling activities and the order in which they occur at each authorized Ship Recycling Facility.

PART C

Surveys and certification

Regulation 10

Surveys

1 — Ships to which this Convention applies shall be subject to the surveys specified below:

1) An initial survey before the ship is put in service, or before the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials is issued. This survey shall verify that Part I of the Inventory required by regulation 5 is in accordance with the requirements of this Convention;

2) A renewal survey at intervals specified by the Administration, but not exceeding five years. This survey shall verify that Part I of the Inventory of Hazardous Materials required by regulation 5 complies with the requirements of this Convention;

3) An additional survey, either general or partial, according to the circumstances, may be made at the request of the shipowner after a change, replacement, or significant repair of the structure, equipment, systems, fittings, arrangements and material. The survey shall be such as to ensure that any such change, replacement, or significant repair has been made in the way that the ship continues to comply with the requirements of this Convention, and that Part I of the Inventory is amended as necessary; and

4) A final survey prior to the ship being taken out of service and before the recycling of the ship has started. This survey shall verify:

1. That the Inventory of Hazardous Materials as required by regulation 5.4 is in accordance with the requirements of this Convention taking into account the guidelines developed by the Organization;

2. That the Ship Recycling Plan, as required by regulation 9, properly reflects the information contained in the Inventory of Hazardous Materials as required by regulation 5.4 and contains information concerning the establishment, maintenance and monitoring of Safe-for-entry and Safe-for-hot work conditions; and

3. That the Ship Recycling Facility(ies) where the ship is to be recycled holds a valid authorization accordance with this Convention.

2 — Surveys of ships for the purpose of enforcement of the provisions of this Convention shall be carried out by officers of the Administration, taking into account the guidelines developed by the Organization. The Administration may, however, entrust the surveys either to surveyors nominated for the purpose or to organizations recognized by it.

3 — An Administration nominating surveyors or recognizing organizations to conduct surveys, as described in paragraph 2 shall, as a minimum, empower such nominated surveyors or recognized organizations to:

1) Require a ship that they survey to comply with the provisions of this Convention; and

2) Carry out surveys and inspections if requested by the appropriate authorities of a port State that is a Party.

4 — In every case, the Administration concerned shall be responsible to ensure the completeness and efficiency of the survey and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

5 — The initial and renewal surveys should be harmonized with the surveys required by other applicable statutory instruments of the Organization.

Regulation 11

Issuance and endorsement of certificates

1 — An International Certificate on Inventory of Hazardous Materials shall be issued either by the Administration or by any person or organization authorized by it after successful completion of an initial or renewal survey conducted in accordance with regulation 10, to any ships to which regulation 10 applies, except for existing ships for which both an initial survey and a final survey are conducted at the same time, taking into account the guidelines developed by the Organization.

2 — The International Certificate on Inventory of Hazardous Materials issued under paragraph I, at the request of the shipowner, shall be endorsed either by the Administration or by any person or organization authorized by it after successful completion of an additional survey conducted in accordance with regulation 10.

3 — Notwithstanding regulation 14.2 and the requirements of regulation 10.1.2, when the renewal survey is completed within three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

4 — When the renewal survey is completed after the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate.

5 — When the renewal survey is completed more than three months before the expiry date of the existing certificate, the new certificate shall be valid from the date of completion of the renewal survey to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

6 — If a certificate is issued for a period of less than five years, the Administration may extend the validity of the certificate beyond the expiry date to the maximum period specified in regulation 10.1.2.

7 — If a renewal survey has been completed and a new certificate cannot be issued or placed on board the ship before the expiry date of the existing certificate, the person or organization authorized by the Administration may endorse the existing certificate and such a certificate shall be accepted as valid for a further period which shall not exceed five months from the expiry date.

8 — If a ship at the time when a certificate expires is not in a port in which it is to be surveyed, the Administration may extend the period of validity of the certificate but this extension shall be granted only for the purpose of allowing the ship to complete its voyage to the port in which it is to be surveyed and then only in cases where it appears proper and reasonable to do so. No certificate shall be extended for a period longer than three months, and a ship to which an extension is granted shall not, on its arrival in the port in which it is to be surveyed, be entitled by virtue of such extension to leave that port without having a new certificate. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

9 — A certificate issued to a ship engaged on short voyages which has not been extended under the foregoing provisions of this regulation may be extended by the Administration for a period of grace of up to one month from the date of expiry stated on it. When the renewal survey is completed, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of expiry of the existing certificate before the extension was granted.

10 — In special circumstances: as determined by the Administration, a new certificate need not be dated from the date of expiry of the existing certificate as required by paragraph 4, 8 or 9 of this regulation. In these special circumstances, the new certificate shall be valid to a date not exceeding five years from the date of completion of the renewal survey.

11 — An International Ready for Recycling Certificate shall be issued either by the Administration or by any person or organization authorized by it, after successful completion of a final survey in accordance with the provisions of regulation 10, to any ships to which regulation 10 applies, taking into account the authorization of the Ship Recycling Facility and the guidelines developed by the Organization.

12 — A certificate issued under the authority of a Party shall be accepted by the other Parties and regarded for all purposes covered by this Convention as having the same validity as a certificate issued by them. Certificates shall be issued or endorsed either by the Administration or by any person or organization duly authorized by it. In every case, the Administration assumes full responsibility for the certificate.

Regulation 12

Issuance or endorsement of a certificate by another Party

1 — At the request of the Administration, another Party may cause a ship to be surveyed and, if satisfied that the provisions of this Convention are complied with, shall issue or authorize the issuance of a certificate to the ship, and where appropriate, endorse or authorize the endorsement of that certificate on the ship, in accordance with this Annex.

2 — A copy of the certificate and a copy of the survey report shall be transmitted as soon as possible to the requesting Administration.

3 — A certificate so issued shall contain a statement to the effect that it has been issued at the request of the Administration and it shall have the same force and receive the same recognition as a certificate issued by the Administration.

4 — No certificate shall be issued to a ship entitled to fly the flag of a State which is not a Party.

Regulation 13

Form of the certificates

The certificates shall be drawn up in an official language of the issuing Party, in the form set forth in Appendices 3 and 4. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages. The Administration may, however, issue the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials drawn up only in an official language of the issuing Party to ships not engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to this Convention and the International Ready for Recycling Certificate drawn up only in an official language of the issuing Party to ships recycled in Ship Recycling Facilities under the jurisdiction of the issuing Party.

Regulation 14

Duration and validity of the certificates

1 — An International Certificate on Inventory of Hazardous Materials issued under regulation 11 or 12 shall cease to be valid in any of the following cases:

1) If the condition of the ship does not correspond substantially with the particulars of the certificate, including where Part I of the Inventory of Hazardous Materials is not properly maintained and updated, reflecting changes in ship structure and equipment, in accordance with the guidelines developed by the Organization;

2) Upon transfer of the ship to the flag of another State. A new certificate shall only be issued when the Party issuing the new certificate is fully satisfied that the ship is in compliance with the requirements of regulation 10. In the case of a transfer between Parties, if requested within three months after the transfer has taken place, the Party whose flag the ship was formerly entitled to fly shall, as soon as possible, transmit to the Administration copies of the certificates carried by the ship before the transfer and, if available, copies of the relevant survey reports;

3) If the renewal survey is not completed within the periods specified under regulations 10.1 and 11; or

4) If the certificate is not endorsed in accordance with regulation 11 or 12.

2 — An International Certificate on Inventory of Hazardous Materials shall be issued for a period specified by the Administration, which shall not exceed five years.

3 — An International Ready for Recycling Certificate shall be issued for a period specified by the Administration that shall not exceed three months.

4 — An International Ready for Recycling Certificate issued under regulation 11 or 12 shall cease to be valid if the condition of the ship does not correspond substantially with the particulars of the certificate.

5 — The International Ready for Recycling Certificate may be extended by the Administration or by any person or organization authorized by it for a single point to point voyage to the Ship Recycling Facility.

CHAPTER 3

Requirenients for Ship Recycling Facilities

Regulation 15

Controls on Ship Recycling Facilities

1 — Each Party shall establish legislation, regulations, and standards that are necessary to ensure that Ship Recycling Facilities are designed, constructed, and operated in a safe and environmentally sound manner in accordance with the regulations of this Convention.

2 — Each Party shall establish a mechanism for authorizing Ship Recycling Facilities with appropriate conditions to ensure that such Ship Recycling Facilities meet the requirements of this Convention.

3 — Each Party shall establish a mechanism for ensuring that Ship Recycling Facilities comply with the requirements of this chapter including the establishment and effective use of inspection, monitoring and enforcement provisions, including powers of entry and Sampling. Such a mechanism may include an audit scheme to be carried out by the Competent Authority(ies) or an organization recognized by the Party, taking into account guidelines developed by the Organization, and the results of these audits should be communicated to the Organization.

4 — Each Party shall designate one or more Competent Authorities and the single contact point to be used by the Organization, Parties to this Convention and other interested entities, for matters related to Ship Recycling Facilities operating within the jurisdiction of that Party.

Regulation 16

Authorization of Ship Recycling Facilities

1 — Ship Recycling Facilities which recycle ships to which this Convention applies, or ships treated similarly pursuant to article 3.4, shall be authorized by a Party taking into account the guidelines developed by the Organization.

2 — The authorization shall be carried out by the Competent Authority(ies) and shall include verification of documentation required by this Convention and a site inspection. The Competent Authority(ies) may however entrust the authorization of Ship Recycling Facilities to organizations recognized by it.

3 — The Party shall notify the Organization of the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to the recognized organizations, for circulation to Parties. In every case, the Competent Authority(ies) retains full responsibility for the authorization issued.

4 — The authorization shall be drawn up in the form set forth in Appendix 5. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages.

5 — The authorization shall be valid for a period specified by the Party but not exceeding five years. The Party shall identify the terms for which the authorization will be issued, withdrawn, suspended, amended and renewed, and communicate these terms to the Ship Recycling Facilities. If a Ship Recycling Facility refuses inspection by the Competent Authority(ies) or the recognized organization operating on its/their behalf, the authorization shall be suspended or withdrawn.

6 — If incidents or actions taken at the Ship Recycling Faci1ity have the effect that the conditions for the authorization are no longer fulfilled, the Ship Recycling Facility shall inform the Competent Authority(ies). The Competent Authority(ies) may accordingly decide to suspend or withdraw the authorization, or require corrective actions by the Ship Recycling Facility.

Regulation 17

General requirements

1 — Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish management systems, procedures and techniques which do not pose health risks to the workers concerned or to the population in the vicinity of the Ship Recycling Facility and which will prevent, reduce, minimize and to the extent practicable eliminate adverse effects on the environment caused by Ship Recycling, taking into account guidelines developed by the Organization.

2 — Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall, for ships to which this Convention applies, or ships treated similarly pursuant to article 3.4:

1) Only accept ships that:

1. Comply with this Convention; or
2. Meet the requirements of this Convention;

2) Only accept ships which they are authorized to recycle; and

3) Have the documentation of its authorization available if such documentation is requested by a shipowner that is considering recycling a ship at that Ship Recycling Facility.

Regulation 18

Ship Recycling Facility Plan

Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall prepare a Ship Recycling Facility Plan. The Plan shall be adopted by the board or the appropriate governing body of the Recycling Company, and shall include:

1 — A policy ensuring workers' safety and the protection of human health and the environment, including the establishment of objectives that lead to the minimization and elimination to the extent practicable of the adverse effects on human health and the environment caused by Ship Recycling;

2 — A system for ensuring implementation of the requirements set out in this Convention, the achievement of the goals set out in the policy of the Recycling Company, and the continuous improvement of the procedures and standards used in the Ship Recycling operations;

3 — Identification of roles and responsibilities for employers and workers when conducting Ship Recycling operations;

4 — A programme for providing appropriate information and training of workers for the safe and environmentally sound operation of the Ship Recycling Facility;

5 — An emergency preparedness and response plan;

6 — A system for monitoring the performance of Ship Recycling;

7 — A record-keeping system showing how Ship Recycling is carried out;

8 — A system for reporting discharges, emissions, incidents and accidents causing damage, or with the potential of causing damage, to workers' safety, human health and the environment; and

9 — A system for reporting occupational diseases, accidents, injuries and other adverse effects on workers' safety and human health,

taking into account guidelines developed by the Organization.

Regulation 19

Prevention of adverse effects to human health and the environment

Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish and utilize procedures to:

1 — Prevent explosions, fires, and other unsafe conditions by ensuring that Safe-for-hot work conditions and procedures are established, maintained and monitored throughout Ship Recycling;

2 — Prevent harm from dangerous atmospheres and other unsafe conditions by ensuring that Safe-for-entry conditions and procedures are established, maintained, and monitored in ship spaces, including confined spaces and enclosed spaces, throughout Ship Recycling;

3 — Prevent other accidents, occupational diseases and injuries or other adverse effects on human health and the environment; and

4 — Prevent spills or emissions throughout Ship Recycling which may cause harm to human health and/or the environment,

taking into account guidelines developed by the Organization.

Regulation 20

Safe and environmentally sound management of Hazardous Materials

1 — Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall ensure safe and environmentally sound removal of any Hazardous Material contained in a ship certified in accordance with regulation 11 or 12. The person(s) in charge of the recycling operations and the workers shall be familiar with the requirements of this Convention relevant to their tasks and, in particular, actively use the Inventory of Hazardous Materials and the Ship Recycling Plan, prior to and during the removal of Hazardous Materials.

2 — Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall ensure that all Hazardous Materials detailed in the Inventory are identified, labelled, packaged and removed to the maximum extent possible prior to cutting by properly trained and equiped workers, taking into account the guidelines developed by the Organization, in particular:

1) Hazardous liquids, residues and sediments;

2) Substances or objects containing heavy metals such as lead, mercury, cadmium and hexavalent chromium;

3) Paints and coatings that are highly flammable and/or lead to toxic releases;

4) Asbestos and materials containing asbestos;

5) PCB and materials containing PCBs, ensuring that heat inducing equipment is avoided during such operations;

6) CFCs and halons; and

7) Other Hazardous Materials not listed above and that are not a part of the ship structure.

3 — Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall provide for and ensure safe and environmentally sound management of all Hazardous Materials and wastes removed from the ship recycled at that Ship Recycling Facility. Waste management and disposal sites shall be identified to provide for the further safe and environmentally sound management of materials.

4 — All wastes generated from the recycling activity shall be kept separate from recyclable materials and equipment, labelled, stored in appropriate conditions that do not pose a risk to the workers, human health or the environment and only transferred to a waste management facility authorized to deal with their treatment and disposal in a safe and environmentally sound manner.

Regulation 21

Emergency preparedness and response

Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall establish and maintain an emergency preparedness and response plan. The plan shall be made having regard to the location and environment of the Ship Recycling Facility, and shall take into account the size and nature of activities associated with each Ship Recycling operation. The plan shall furthermore:

1 — Ensure that the necessary equipment and procedures to be followed in the case of an emergency are in place, and that drills are conducted on a regular basis;

2 — Ensure that the necessary information, internal communication and coordination are provided to protect all people and the environment in the event of an emergency at the Ship Recycling Facility;

3 — Provide for communication with, and information to, the relevant Competent Authority(ies), the neighbourhood and emergency response services;

4 — Provide for first-aid and medical assistance, fire-fighting and evacuation of all people at the Ship Recycling Facility, pollution prevention; and

5 — Provide for relevant information and training to all workers of the Ship Recycling Facility, at all levels and according to their competence, including regular exercises in emergency prevention, preparedness and response procedures.

Regulation 22

Worker safety and training

1 — Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall provide for worker safety by measures including:

1) Ensuring the availability, maintenance and use of personal protective equipment and clothing needed for all Ship Recycling operations;

2) Ensuring that training programmes are provided to enable workers to safely undertake all Ship Recycling operations they are tasked to do; and

3) Ensuring that all workers at the Ship Recycling Facility have been provided with appropriate training and familiarization prior to performing any Ship Recycling operation.

2 — Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall provide and ensure the use of personal protective equipment for operations requiring such use, including:

1) Head protection;
2) Face and eye protection;
3) Hand and foot protection;
4) Respiratory protective equipment;
5) Hearing protection;
6) Protectors against radioactive contamination;
7) Protection from falls; and
8) Appropriate clothing.

3 — Ship Recycling Facilities authorized by a Party may co-operate in providing for training of workers. Taking into account the guidelines developed by the Organization, the training programmes set forth in paragraph 1.2 of this regulation shall:

1) Cover all workers including contractor personnel and employees in the Ship Recycling Facility:

2) Be conducted by Competent persons;

3) Provide for initial and refresher training at appropriate intervals;

4) Include participants' evaluation of their comprehension and retention of the training;
5) Be reviewed periodically and modified as necessary; and
6) Be documented.

Regulation 23

Reporting on incidents, accidents, occupational diseases and chronic effects

1 — Ship Recycling Facilities authorized by a Party shall report to the Competent Authority(ies) any incident, accident, occupational diseases, or chronic effects causing, or with the potential of causing, risks to workers' safety, human health and the environment.

2 — Reports shall contain a description of the incident, accident, occupational disease, or chronic effect, its cause, the response action taken and the consequences and corrective actions to be taken.

CHAPTER 4

Reporting Requirements

Regulation 24

Initial notification and reporting requirements

1 — A shipowner shall notify the Administration in due time and in writing of the intention to recycle a ship in order to enable the Administration to prepare for the survey and certification required by this Convention.

2 — A Ship Recycling Facility when preparing to receive a ship for recycling shall notify in due time and in writing its Competent Authority(ies) of the intent. The notification shall include at least the following ship details:

1) Name of the State whose flag the ship is entitled to fly;
2) Date on which the ship was registered with that State;
3) Ship's identification number (IMO number);
4) Hull number on new-building delivery;
5) Name and type of the ship;
6) Port at which the ship is registered;
7) Name and address of the Shipowner as well as the IMO registered owner identification number;
8) Name and address of the company as well as the IMO company identification number;
9) Name of all classification society(ies) with which the ship is classed;
10) Ship's main particulars [Length overall (LOA), Breadth (Moulded), Depth (Moulded), Lightweight, Gross and Net tonnage, and engine type and rating];
11) Inventory of Hazardous Materials; and
12) Draft ship recycling plan for approval pursuant to regulation 9.

3 — When the ship destined to be recycled has acquired the International Ready for Recycling Certificate, the Ship Recycling Facility shall report to its Competent Authority(ies) the planned start of the Ship Recycling. The report shall be in accordance with the reporting format in Appendix 6, and shall at least include a copy of the International Ready for Recycling Certificate. Recycling of the ship shall not start prior to the submission of the report.

Regulation 25

Reporting upon completion

When the partial or complete recycling of a ship is completed in accordance with the requirements of this Convention, a Statement of Completion shall be issued by the Ship Recycling Facility and reported to its Competent Authority(ies). This report must be compiled as shown in appendix 7. The

Competent Authority(ies) shall send a copy of the Statement to the Administration which issued the International Ready for Recycling Certificate for the ship. The Statement shall be issued within 14 days of the date of partial or completed Ship Recycling in accordance with the Ship Recycling Plan and shall include a report on incidents and accidents damaging human health and/or the environment, if any.

APPENDIX I

Controls of Hazardous Materials

Hazardous Material	Definitions	Control measures
Asbestos.	Materials containing asbestos	For all ships, new installation of materials which contain asbestos shall be prohibited.
Ozone-depleting substances.	Ozone-depleting substances means controlled substances defined in paragraph 4 of article 1 of the Montreal Protocol on Substances that Deplete the Ozone Layer, 1987, listed in Annexes A, B, C or E to the said Protocol in force at the time of application or interpretation of this Annex. Ozone-depleting substances that may be found on board ship include, but are not limited to: Halon 1211 . . . . . . Bromochlorodifluoromethane . . . . . . Halon 1301 Bromotrifluoromethane . . . . . . Halon 2402 1,2-Dibromo-l, 1, 2, 2-tetrafluoroethane (also known as Halon 114B2). CFC-11 Trichlorofluoromethane . . . . . . CFC-12 Dichlorodifluoromethane. . . . . . CFC-113 1, 1, 2-Trichloro-1,2,2-trifluoroethane CFC-114 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tetrafluoroethane CFC-115 Chloropentafluoroethane.	New installations which contain ozone-depleting substances shall be prohibited on all ships, except that new installations containing hydrochlorofluorocarbons (HCFCs) are permitted until 1 January 2020.
Polychlorinated biphenyls (PCB).	"Polychlorinated biphenyls" means aromatic compounds formed in such a manner that the hydrogen atoms on the biphenyl molecule (two benzene rings bonded together by a single carbon-carbon bond) may be replaced by up to ten chlorine atoms.	For all ships, new installation of materials which contain Polychlorinated biphenyls shall be prohibited.
Anti-fouling compounds and systems.	Anti-fouling compounds and systems regulated under Annex I to the International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001 (AFS Convention) in force at the time of application or interpretation of this Annex.	1 — No ship may apply anti-fouling systems containing organotin compounds as a biocide or any other anti-fouling system whose application or use is prohibited by the AFS Convention. 2 — No new ships or new installations on ships shall apply or employ anti-fouling compounds or systems in a manner inconsistent with the AFS Convention.

APPENDIX 2

Minimum List of Items for the Inventory of Hazardous Materials

Any Hazardous materials listed in Appendix 1
Cadmium and Cadmium Compounds
Hexavalent Chromium and Hexavalent Chromium Compounds
Lead and Lead Compounds
Mercury and Mercury Compounds

Polybrominated Biphenyl (PBBs)
Polybrominated Diphenyl Ethers (PBDEs)
Polychlorinated Naphthalenes (more than 3 chlorine atoms)
Radioactive Substances
Certain Shortchain Chlorinated Paraffins (Alkanes, Cl 0-C13, chloro)

APPENDIX 3

Form of the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials

International Certificate on Inventory of Hazardous Materials

(Note: This certificate shall be supplemented by Part I of the Inventory of Hazardous Materials)

(*Official seal*) (*State*)

Issued under the provisions of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of

_____

(*Name of State*)

by _____

(*Full designation of the person or organization authorized under the provisions of the Convention*)

Particulars of the Ship

Name of Ship	
Distinctive number or letters	
Port of Registry	
Gross tonnage	
IMO number	
Name and address of shipowner	
IMO registered owner identification number	
IMO company identification number	
Date of Construction	

Particulars of Part I of the Inventory of Hazardous Materials

Part I of the Inventory of Hazardous Materials identification/verification number: _____

Note: Part I of the Inventory of Hazardous Materials, as required by regulation 5 of the Amex to the Convention, is an essential part of the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials and must always accompany the International Certificate on Inventory of Hazardous Materials. Part I of the Inventory of Hazardous Materials should be compiled on the basis of the standard format shown in the guidelines developed by the Organization.

This is to certify:

1 — That the ship has been surveyed in accordance with regulation 10 of the Annex to the Convention; and

2 — That the survey shows that Part I of the Inventory of Hazardous Materials fully complies with the applicable requirements of the Convention.

Completion date of survey on which this certificate is based: _____ (dd/mm/yyyy)

This certificate is valid until _____ (dd/mm/yyyy)

Issued at _____

(*Place of issue of certificate*)

(dd/mm/yyyy) _____ _____

(*Date of issue*) (*Signature of duly authorized official issuing the certificate*)

(*Seal or stamp of the authority, as appropriate*)

Endorsement to Extend the Certificate if Valid for Less Than Five Years Where Regulation 11.6 Applies*

The ship complies with the relevant provisions of the Convention: and this certificate shall, in accordance with regulation 11.6 of the Annex to the Convention, be accepted as valid until (dd./mm./yyyy): _____

Signed: _____

(*Signature of duly authorized official*)

Place: _____

Date: (dd/mm/yyyy) _____

(*Seal or stamp of the authority, as appropriate*)

* This page of the endorsement at survey shall be reproduced and added to the certificate as considered necessary by the Administration.

Endorsement Where the Renewal Survey Has Been Completed and Regulation 11.7 Applies*

The ship complies with the relevant provisions of the Convention, and this certificate shall, in accordance with regulation 11.7 of the Annex to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): _____

Signed: _____

(*Signature of duly authorized official*)

Place: _____

Date: (dd/mm/yyyy) _____

(*Seal or stamp of the authority, as appropriate*)

* This page of the endorsement at survey shall be reproduced and added to the certificate as considered necessary by the Administration.

Endorsement to Extend the Validity Of The Certificate Until Reaching the Port of Survey or for a Period of Grace Where Regulation 11.8 or 11.9 Applies*

This certificate shall, in accordance with regulation 11.8 or 11.9** of the Annex to the Convention, be accepted as valid until (dd/mm/yyyy): _____

Signed: _____

(*Signature of duly authorized official*)

Place: _____

Date: (dd/mm/yyyy) _____

(*Seal or stamp of the authority as appropriate*)

*This page of the endorsement at survey shall be reproduced and added to the certificate as considered necessary by the Administration.

** Delete as appropriate.

Endorsemnet for Additional Survey*

At an additional survey in accordance with regulation 10 of the Annex to the Convention, the ship was found to comply with the relevant provisions of the Convention.

Signed: _____

(*Signature of duly authorized official*)

Place: _____

Date: (dd/mm/yyyy) _____

(*Seal or stamp of the authority, as appropriate*)

*This page of the endorsement at survey shall be reproduced and added to the certificate as considered necessary by the Administration.

APPENDIX 4

Form of the International Ready for Recycling Certificate

International Ready for Recycling Certificate

(Note: This certificate shall be supplemented by the Inventory of Hazardous Materials and the Ship Recycling Plan)

(*Official seal*) (*State*)

Issued under the provisions of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of

_____

(*Name of State*)

by _____

(*Full designation of the person or organization authorized under the provisions of the Convention*)

Particulars of the Ship

Name of Ship	
Distinctive number or letters	
Port of Registry	
Gross tonnage	
IMO number	
Name and address of shipowner	

IMO registered owner identification number	
IMO company identification number	
Date of Construction	

Particulars of the Ship Recycling Facility(ies)

Name of Ship Recycling Facility	
Distinctive Recycling Company identity number*	
Full address	
Date of expiry of DASR	

*This number is based on the Document of Authorization to conduct Ship Recycling (DASR).

Particulars of the Inventory of Hazardous Materials

Inventory of Hazardous Materials identification/verification number: _____

Note: The Inventory of Hazardous Materials, as required by regulation 5 of the Annex to the Convention, is an essential part of the International Ready for Recycling Certificate and must always accompany the International Ready for Recycling Certificate. The Inventory of Hazardous Materials should be compiled on the basis of the standard format shown in the guidelines developed by the Organization.

Particulars of the Ship Recycling Plan

Ship Recycling Plan identification/verification number: _____

Note: The Ship Recycling Plan, as required by regulation 9 of the Annex to the Convention, is an essential part of the International Ready for Recycling Certificate and must always accompany the International Ready for Recycling Certificate.

This is to certify:

1 — That the ship has been surveyed in accordance with regulation 10 of the Annex to the Convention;

2 — That the ship has a valid Inventory of Hazardous Materials in accordance with regulation 5 of the Annex to the Convention;

3 — That the Ship Recycling Plan, as required by regulation 9, properly reflects the information contained in the Inventory of Hazardous Materials as required by regulation 5.4 and contains information concerning the establishment, maintenance and monitoring of Safe-for-entry and Safe--for-hot work conditions; and

4 — That the Ship Recycling Facility(ies) where this ship is to be recycled holds a valid authorization in accordance with the Convention.

This certificate is valid until (dd/mm/yyyy) _____

(*Date*)

Issued at _____

(*Place of issue of certificate*)

(dd/mm/yyyy) _____ _____

(*Date of issue*) (*Signature of duly authorized official issuing the certificate*)

(*Seal or stamp of the authority, as appropriate*)

Endorsement to Extend the Validity of the Certificate Until Reaching the Port of the Ship Recycling Facility for a Period of Grace Where Regulation 14.5 Applies*

This certificate shall, in accordance with regulation 14.5 of the Annex to the Convention, be accepted as valid for a single point to point voyage

from the port of: _____

to the port of: _____

Signed: _____

(*Signature of duly authorized official*)

Place: _____

Date: (dd/mm/yyyy) _____

(*Seal or stamp of the authority, as appropriate*)

*This page of the endorsement shall be reproduced and added to the certificate as considered necessary by the Administration.

APPENDIX 5

Form of the Authorization of Ship Recycling Facilities

Document of Authorization to conduct Ship Recycling (DASR) in accordance with the requirements of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009

Issued under the provision of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as "the Convention") under the authority of the Government of

_____

(*Name of State*)

by _____

(*Full designation of the Competent Authority under the Convention*)

Name of Ship Recycling Facility	
Distinctive Recycling Company identity No.	
Full address of Ship Recyling Facility	
Primary contact person	
Phone number	
E-mail address	
Name, address, and contact information of ownership company	
Working language(s)	

This is to verify that the Ship Recycling Facility has implemented management systems, procedures and techniques in accordance with Chapters 3 and 4 to the Annex to the Convention.

This authorization is valid until _____ and is subject to the limitations identified in the attached supplement.

This authorization is subject to amendment, suspension, withdrawal, or periodic renewal in accordance with regulation 16 of the Annex to the Convention.

Issued at _____
(*Place of issue of the authorization*)

(dd/mm/yyyy) _____ _____
(*Date of issue*) (*Signature of duly authorized official issuing the authorization*)

_____
(*Typed name and title of duly authorized official issuing the authorization*)

(*Seal or stamp of the authority, as appropriate*)

Supplement to:

Document of Authorization to undertake Ship Recycling (DASR) in accordance with the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009

Notes

1 — This record shall be permanently attached to the DASR. The DASR shall be available at the Ship Recycling Facility at all times.

2 — All procedures, plans and other documents produced by the Ship Recycling Facility and required under the terms to which the DASR has been issued shall be available in the working language of the Ship Recycling Facility and in either English, French or Spanish.

3 — The authorization is subject to the limitations defined by this supplement.

1 — General Terms

1.1 — Requirements of the Convention

The Ship Recycling Facility meets the requirements that it be designed, constructed, and operated in a safe and environmentally sound manner in accordance with the Convention, including meeting the relevant requirements of:

Regulation 16 — Authorization of Ship Recycling Facilities
Regulation 17 — General requirements
Regulation 18 — Ship Recycling Facility Plan
Regulation 19 — Prevention of adverse effects to human health and the environment
Regulation 20 — Safe and environmentally sound management of Hazardous Materials
Regulation 21 — Emergency preparedness and response
Regulation 22 — Worker safety and training
Regulation 23 — Reporting on incidents, accidents, occupational diseases and chronic effects
Regulation 24 — Initial notification and reporting requirements
Regulation 25 — Reporting upon completion

These requirements are imposed on the Ship Recycling Facility by way of

_____

(*Identify the permit, licence, authorization, legal standards, or other mechanism that applies*)

Ship Recycling Facility Plan identification/verification number: _____

1.2 — Acceptance of ships

For ships to which the Convention applies and ships treated similarly pursuant to article 3.4 of the Convention, the Ship Recycling Facility can only accept a ship for recycling in accordance with regulation 17 of the Annex to the Convention.

1.3 — Safe-for-hot work and Safe-for-entry conditions

The Ship Recycling Facility is capable of establishing, maintaining and monitoring Safe for-hot work and Safe-for-entry conditions throughout the Ship Recycling process.

1.4 — Management of Hazardous Materials

The Ship Recycling Facility is designed, constructed, operated, and required to ensure that all Hazardous Materials' management shall be safe and environmentally sound in compliance with the Convention and with all relevant local or national regulations/requirements.

1.5 — Map and location of Ship Recycling operations

A map of the boundary of the Ship Recycling Facility and the location of Ship Recycling operations within it, is attached.

2 — Capability of Ship Recyclng Facility

2.1 — Size of ships

The Ship Recycling Facility is authorized to accept a ship for recycling subject to the following size limitations:

Maximum Size		Other Limitations
Length		
Breadth		
Lightweight		

2.2 — Safe and Environmentally Sound Management of Hazardous Materials

The Ship Recycling Facility is authorized to accept a ship for recycling that contains Hazardous Materials as specified in the following table subject to the conditions noted below:

Hazardous Material (*4)	Management of Hazardous Materials			Authorization/Limitations
	Removal Y/N (*2)	Storage Y/N	Process (*1) Y/N (*3)	
Asbestos				
Ozone-depleting substances				
Polychlorinated biphenyls (PCB)				
Anti-fouling compounds and systems				
Cadmium and Cadmium Compounds				
Hexavalent Chromium and Hexavalent Chromium Compounds				
Lead and Lead Compounds				
Mercury and Mercury Compounds				
Polybrominated Biphenyl (PBBs)				
Polybrominated Diphenyl Ethers (PBDEs)				
Polychlorinated Naphthalenes (more than 3 chlorine atoms)				
Radioactive substances				
Certain Shortchain Chlorinated Paraffins (Alkanes, CIO-C13, chloro).				

Hazardous Material (*4)	Management of Hazardous Materials			Authorization/Limitations
	Removal Y/N (*2)	Storage Y/N	Process (*1) Y/N (*3)	
Hazardous liquids, residues and sediments				
Paints and coatings that are highly flammable and/or lead 10 toxic release.				
Other Hazardous Materials not listed above and that are not a part of the ship structure (specify).				

Notes

*1 Process means the processing of Hazardous Materials in the Ship Recycling Facility, such as:

a) Incineration of Hazardous Materials;
b) Reclamation of Hazardous Materials; and
c) Treatment of oily residues.

*2 If Yes (Y), indicate in the Ship Recycling Facility Plan the responsible personnel authorized to carry out the removal, with the certificate number or other relevant information.

*3 If No (N), describe in the Ship Recycling Plan where the Hazardous Materials are to be processed/disposed.

*4 These Hazardous Materials are specified in Appendices 1 and 2 and regulation 20 of the Convention.

APPENDIX 6

Form of Report of Planned Start of Ship Recycling

The _____
(*Name of Ship Recycling Facility*)

located at _____
(*Full Ship Recycling Facility address*)

Authorized in accordance with the requirements of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) to conduct Ship Recycling under the authority of the Government of

_____
(*Name of State*)

as indicated in the Document of Authorization to conduct Ship Recycling issued at

_____
(*Place of authorization*)

by _____
(*Full designation of the Competent Authority under the Convention*)

on (dd/mm/yyyy) _____
(*Date of issue*)

Hereby reports that the Ship Recycling Facility is ready in every respect to start the recycling of the vessel _____
(*IMO number*)

The International Ready for Recycling Certificate issued under the provisions of the Convention under the authority of the Government of

_____
(*Name of State*)

by _____

(*Full designation of the person or organization authorized under the provisions of the Convention*)

on (dd/mm/yyyy) _____

(*Date of issue*)

is enclosed.

Signed _____

APPENDIX 7

Form of the Statement of Completion of Ship Recycling

Statement of Completion of Ship Recycling

This document is a statement of completion of Ship Recycling for

_____

(*Name of the ship when it was received for recycling/at the point of deregistration*)

Particulars of the Ship as received for recycling

Distinctive number or letters	
Port of Registry	
Gross tonnage	
IMO number	
Name and address of shipowner	
IMO registered owner identification number	
IMO company identification number	
Date of Construction	

This confirms that:

The ship has been recycled in accordance with the Ship Recycling Plan as part of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, 2009 (hereinafter referred to as “the Convention”) at

_____

(*Name and location of the authorized Ship Recycling Facility*)

and the recycling of the ship as required by the Convention was completed on:

(dd/mm/yyyy) _____

(*Date of completion*)

Issued at _____

(*Place of issue of the Statement of Completion*)

(dd/mm/yyyy) _____ _____

(*Date of issue*) (*Signature of the owner of the Ship Recycling Facility or a representative acting on behalf of the owner*)

Certified true copy of the Hong Kong International Convention for the safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, done in Hong Kong on 15 May 2009, the original text of which is deposited with the Secretary-General of the International Maritime Organization.

For the Secretary-General of the International Maritime Organization:

CONVENÇÃO INTERNACIONAL DE HONG KONG PARA A RECICLAGEM SEGURA E AMBIENTALMENTE CORRETA DOS NAVIOS, 2009

As Partes na presente Convenção:

Notando a preocupação crescente em torno da segurança, saúde, ambiente e bem-estar no âmbito da indústria da reciclagem dos navios,

Reconhecendo que a reciclagem dos navios contribui para um desenvolvimento sustentável, sendo, assim, a melhor opção para os navios que chegam ao fim da sua vida útil,

Recordando a Resolução A.962(23), adotada pela Assembleia da Organização Marítima Internacional (Orientações sobre a Reciclagem de Navios); as emendas às Orientações adotadas pela Resolução A.980(24); a Decisão VI/24 da Sexta Reunião da Conferência das Partes da Convenção de Basileia sobre o Controlo dos Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e sua Eliminação, que adotou Orientações Técnicas para a Gestão ambientalmente Adequada do Desmantelamento Total e Parcial de Navios; e as Orientações aprovadas pela 289.ª sessão do órgão diretor da Organização Internacional do Trabalho (Segurança e Saúde no Desmantelamento de Navios: Orientações para os países asiáticos e Turquia),

Recordando também a Resolução A.981(24), pela qual a Assembleia da Organização Marítima Internacional solicitou ao Comité para a Proteção do Ambiente Marinho, da mesma Organização, que desenvolvesse um instrumento juridicamente vinculativo sobre reciclagem de navios,

Observando também o papel da Organização Internacional do Trabalho na proteção da segurança no trabalho e da saúde dos trabalhadores envolvidos na reciclagem dos navios,

Observando ainda o papel da Convenção de Basileia sobre o Controlo dos Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e sua Eliminação na proteção da saúde humana e do meio ambiente contra os efeitos adversos que podem resultar desses resíduos,

Conscientes da abordagem de precaução prevista no Princípio 15 da Declaração do Rio sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, também referido na Resolução MEPC.67(37), adotado pelo Comité para a Proteção do Ambiente Marinho da Organização Marítima Internacional em 15 de setembro de 1995,

Conscientes também da necessidade de promover a substituição de materiais perigosos na construção e manutenção dos navios por outros materiais menos nocivos, ou, preferencialmente, por materiais não perigosos, sem que se comprometa a segurança do navio, a segurança e saúde dos marítimos e a eficiência operacional do navio,

Determinadas a endereçar de forma efetiva, num instrumento juridicamente vinculativo, os riscos ambientais, de saúde e de segurança no trabalho relacionados com a reciclagem de navios, tendo em conta as características específicas do transporte marítimo e a necessidade de assegurar a retirada gradual de navios que tenham chegado ao fim das suas vidas úteis,

Considerando que estes objetivos devem ser adotados através de uma Convenção Internacional para a Reciclagem Segura e ambientalmente Correta dos Navios,

acordaram o seguinte:

Artigo 1.º

Obrigações gerais

1 — Cada uma das Partes da presente Convenção responsabiliza-se por assegurar o pleno e cabal cumprimento das suas disposições de modo a evitar, reduzir, minimizar e, na medida do

possível, eliminar acidentes, danos e outros efeitos adversos à saúde humana e ao ambiente, originados pela Reciclagem de Navios, e melhorar a segurança do navio, a proteção da saúde humana e do ambiente, durante todo o tempo de vida útil do navio.

2 — Nenhuma disposição desta Convenção deverá ser interpretada no sentido de impedir que uma das Partes tome, individualmente ou em conjunto, medidas mais restritivas consistentes com o direito internacional, relativamente à reciclagem segura e ambientalmente correta dos navios, de modo a prevenir, reduzir ou minimizar quaisquer efeitos adversos na saúde humana e no ambiente.

3 — As Partes envidarão esforços para cooperar na plena implementação, cumprimento e execução eficazes da presente Convenção.

4 — As Partes comprometem-se a incentivar o desenvolvimento contínuo de tecnologias e práticas que contribuam para a reciclagem segura e ambientalmente correta dos navios.

5 — O Anexo à presente Convenção faz dela parte integrante. Salvo disposição em contrário, uma referência a esta Convenção constitui ao mesmo tempo uma referência ao seu Anexo.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente Convenção, salvo disposição em contrário, entende-se por:

1 — «Convenção», a Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ambientalmente Correta dos Navios, 2009;

2 — «Administração», o Governo do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar, ou sob cuja autoridade se encontra a operar;

3 — «Autoridade(s) Competente(s)», uma autoridade ou autoridades governamentais designadas por uma Parte como responsáveis, dentro de uma área ou áreas geográficas específicas ou área(s) de competência, pelas obrigações relacionadas com as Instalações de Reciclagem de Navios que operam no território sob jurisdição dessa Parte, tal como especificado nesta Convenção;

4 — «Organização», a Organização Marítima Internacional;

5 — «Secretário-Geral», o Secretário-Geral da Organização;

6 — «Comité», o Comité para a Proteção do Ambiente Marinho da Organização;

7 — «Navio», uma embarcação de qualquer tipo que opera ou operou no meio marinho, incluindo submersíveis, estruturas flutuantes, plataformas flutuantes, plataformas autoelevadoras, unidades de armazenagem flutuantes (FSU) e unidades flutuantes de produção, armazenagem e transferência (FPSO), bem como uma embarcação desarmada ou sem meios de propulsão;

8 — «Arqueação bruta», a arqueação bruta (GT), calculada de acordo com as regras de arqueação constantes do Anexo I da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, de 1969, ou de uma convenção que lhe suceda;

9 — «Matérias perigosas», qualquer material ou substância suscetível de criar riscos para a saúde humana e/ou para o ambiente;

10 — «Reciclagem de Navios», a atividade de desmantelamento, total ou parcial, de um navio num Estaleiro de Reciclagem de Navios, com o fim de recuperar componentes e materiais para reprocessamento e reutilização, assegurando a gestão ao mesmo tempo das matérias perigosas e outras, incluindo as operações conexas, designadamente, o armazenamento e tratamento dos componentes e dos materiais no local, mas não o seu posterior processamento ou eliminação noutras instalações;

11 — «Estaleiro de Reciclagem de Navios», uma área delimitada, seja um local, um estaleiro ou uma instalação utilizada para a reciclagem de navios;

12 — «Empresa de Reciclagem», o proprietário do estaleiro de reciclagem de navios ou qualquer outra organização ou pessoa que tenha assumido, perante o proprietário do estaleiro de reciclagem, a responsabilidade pela operação da atividade de reciclagem de navios e que, ao fazê-lo, aceita todas as obrigações e responsabilidades impostas por esta Convenção.

Artigo 3.º

Aplicação

1 — Salvo disposição expressa em contrário na presente Convenção, esta aplica-se aos:

1) Navios autorizados a arvorar a bandeira de uma Parte ou que operam sob a sua autoridade;
2) Estaleiros de Reciclagem de Navios que operam sob a jurisdição de uma Parte.

2 — A presente Convenção não se aplica aos navios de guerra, às unidades auxiliares da Marinha, ou a outros navios propriedade ou operados por um Estado ou por ele utilizados, no momento considerado, unicamente para fins de serviço público não comercial. Contudo, cada Parte deve assegurar, através da adoção de medidas adequadas que não prejudiquem as operações ou as capacidades operacionais desses navios que sejam propriedade ou por si operados, que esses navios atuam de maneira consistente com esta Convenção, na medida do razoável e viável.

3 — A presente Convenção não se aplica a navios inferiores a 500 GT ou a navios que durante todo o seu ciclo de vida operem unicamente em águas sob a soberania ou jurisdição do Estado cuja bandeira estão autorizados a arvorar. Contudo, cada Parte assegurará, através da adoção de medidas adequadas, que tais navios atuem de maneira consistente com esta Convenção, na medida do razoável e viável.

4 — Relativamente aos navios autorizados a arvorar a bandeira de Estados que não sejam Parte a esta Convenção, as Partes devem aplicar os requisitos desta Convenção conforme necessário para assegurar que nenhum tratamento mais favorável é dado a esses navios.

Artigo 4.º

Controlos relacionados com a reciclagem de navios

1 — Cada Parte exigirá que os navios autorizados a arvorar a sua bandeira ou que operem sob a sua autoridade cumpram os requisitos previstos na presente Convenção e adotem as medidas necessárias para assegurar tal cumprimento.

2 — Cada Parte exigirá que os Estaleiros de Reciclagem de Navios sob a sua jurisdição cumpram os requisitos previstos nesta Convenção e adotem as medidas para assegurar tal cumprimento.

Artigo 5.º

Vistoria e certificação de navios

Cada Parte assegurará que os navios que arvoram a sua bandeira ou que operam sob a sua autoridade e sujeitos a vistorias e certificação são vistoriados e certificados em conformidade com as regras constantes do Anexo.

Artigo 6.º

Autorização para estaleiros de reciclagem de navios

Cada Parte assegurará que os Estaleiros de Reciclagem de Navios que operam sob a sua jurisdição e que reciclam navios abrangidos pela presente Convenção, ou navios tratados de forma análoga nos termos do disposto no artigo 3.º, n.º 4, da presente Convenção, estão autorizados em conformidade com as regras constantes do Anexo.

Artigo 7.º

Troca de informação

No que respeita aos Estaleiros de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte, essa Parte fornecerá à Organização, se solicitado, e às Partes que o solicitem, a informação relevante, relativa

à aplicação da presente Convenção, com base na qual fundamentou a decisão para autorização. A informação será trocada de forma célere e atempada.

Artigo 8.º

Inspeções a navios

1 — Um navio ao qual se aplique esta Convenção pode, em qualquer porto ou terminal *offshore* de outra Parte, ser sujeito a inspeção por funcionários devidamente autorizados por essa Parte com o objetivo de determinar se o navio cumpre a presente a Convenção. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, tal inspeção limitar-se-á a verificar se existe a bordo um Certificado Internacional de Inventário de Matérias Perigosas ou um Certificado Internacional de Navio Pronto a Reciclar, que, se estiver válido, deverá ser aceite.

2 — Caso o navio não esteja munido de um certificado válido ou se existirem motivos inequívocos para crer que:

1) A condição do navio ou do seu equipamento não corresponde significativamente às características do certificado, e/ou à Parte I do Inventário de Matérias Perigosas; ou

2) Não foi aplicado nenhum procedimento, a bordo do navio, para a manutenção da Parte I do Inventário de Matérias Perigosas;

pode ser feita uma inspeção pormenorizada, tendo em conta as orientações desenvolvidas pela Organização.

Artigo 9.º

Deteção de violações

1 — As Partes deverão cooperar na deteção de violações e no cumprimento das disposições desta Convenção.

2 — Quando existam indícios suficientes de que um navio está a operar, operou ou está prestes a operar em violação de qualquer disposição constante na Convenção, uma Parte que esteja na posse desses indícios pode solicitar uma investigação do navio quando este entrar nos portos ou terminais *offshore* sob a jurisdição de outra Parte. O relatório resultante dessa investigação deverá ser enviado à Parte que o solicitou, à Administração do respetivo navio e à Organização, para que possam ser tomadas as medidas adequadas.

3 — Se for detetado que o navio viola a Convenção, a Parte que efetua a inspeção pode adotar as medidas necessárias para avisar, deter, expulsar ou banir o navio dos seus portos. A Parte que adota qualquer uma das medidas referidas deverá informar imediatamente a Administração do respetivo navio, bem como a Organização.

4 — Se for recebido, por qualquer Parte, um pedido de uma investigação, juntamente com indícios suficientes de que um Estaleiro de Reciclagem de Navios está a operar, operou ou está prestes a operar em violação de qualquer disposição da presente Convenção, a Parte deve investigar esse Estaleiro de Reciclagem de Navios que opera sob a sua jurisdição e elaborar um relatório. O relatório de qualquer dessas investigações deverá ser enviado à Parte que a solicitou, incluindo informação sobre as eventuais medidas tomadas ou a tomar, e à Organização para tomar medidas adequadas.

Artigo 10.º

Violações

1 — São proibidas quaisquer violações aos requisitos da presente Convenção ao abrigo do ordenamento jurídico nacional e:

1) No caso de um navio, as sanções serão estabelecidas nos termos do ordenamento jurídico da Administração do navio, onde quer que a violação seja cometida. Se a Administração for informada dessa violação por uma Parte, deve investigar o assunto e pode solicitar a essa Parte

que forneça provas adicionais da alegada violação. Se a Administração considerar que dispõe de provas suficientes para instaurar um processo relativo à alegada violação, deverá fazê-lo com a maior brevidade possível, em conformidade com o seu direito interno. A Administração deverá informar de imediato a Parte que reportou a alegada violação, bem como a Organização, de qualquer medida tomada. Se a Administração não tiver tomado qualquer medida no prazo de um ano após a receção da informação, deverá informar a Parte que reportou a alegada violação, assim como a Organização, dos motivos subjacentes;

2) No caso de um Estaleiro de Reciclagem de Navios, as sanções serão estabelecidas nos termos do ordenamento jurídico da Parte com jurisdição sob o Estaleiro em causa. Se a Parte for informada dessa violação por outra Parte, deverá investigar o assunto e pode solicitar à outra Parte que forneça provas adicionais da alegada violação. Se a Parte considerar que dispõe de provas suficientes para instaurar um processo relativo à alegada violação, deverá fazê-lo com a maior brevidade possível, em conformidade com o seu direito interno. A Parte deverá informar de imediato a Parte que reportou a prática da alegada infração, bem como a Organização, de qualquer medida tomada. Se a Parte não tiver tomado qualquer medida no prazo de um ano após a receção da informação, deverá informar a Parte que reportou a alegada infração, bem como a Organização, dos motivos subjacentes.

2 — São proibidas quaisquer violações dos requisitos da presente Convenção cometidas na área de jurisdição de qualquer Parte, sendo as correspondentes sanções estabelecidas nos termos da lei dessa Parte. Sempre que uma tal violação ocorra, essa Parte:

1) Instaurará um processo, de acordo com o seu direito interno; ou

2) Fornecerá à Administração do navio as informações e provas, que estejam na sua posse, de que ocorreu uma violação.

3 — As sanções previstas pela legislação de uma Parte, em conformidade com o disposto neste artigo, devem ser suficientemente severas para dissuadir as violações à presente Convenção, onde quer que sejam cometidas.

Artigo 11.º

Atraso indevido ou detenção de navios

1 — Serão envidados todos os esforços para evitar que um navio seja indevidamente detido ou atrasado nos termos dos artigos 8.º, 9.º ou 10.º desta Convenção.

2 — Sempre que seja indevidamente detido ou atrasado nos termos dos artigos 8.º, 9.º ou 10.º desta Convenção, o navio terá direito a uma indemnização pelas perdas ou danos sofridos.

Artigo 12.º

Comunicação de informação

Cada Parte reportará à Organização e a Organização deverá transmitir, conforme adequado, a seguinte informação:

1 — Uma lista dos Estaleiros de Reciclagem de Navios autorizados em conformidade com a presente Convenção e que operam sob a jurisdição dessa Parte;

2 — Contactos da(s) Autoridade(s) Competente(s), incluindo um único ponto de contacto para essa Parte;

3 — Uma lista das organizações reconhecidas e inspetores nomeados autorizados para atuarem em nome dessa Parte na administração dos assuntos relacionados com o controlo da Reciclagem de Navios de acordo com esta Convenção, bem como das responsabilidades e condições específicas da autoridade delegada nas organizações reconhecidas ou inspetores nomeados;

4 — Uma lista anual de navios que arvoram a bandeira dessa Parte que disponham de Certificado Internacional de Navio Pronto a Reciclar, incluindo o nome da Empresa de Reciclagem e a localização do Estaleiro de Reciclagem de Navios tal como constar no certificado;

5 — Uma lista anual de navios reciclados sob a jurisdição dessa Parte;

6 — Informação relativa a violações à Convenção; e

7 — Medidas tomadas relativamente aos navios e às Instalações de Reciclagem de Navios sob a jurisdição dessa Parte.

Artigo 13.º

Assistência técnica e cooperação

1 — As Partes comprometem-se a, diretamente ou através da Organização e de outros organismos internacionais, conforme o caso, relativamente à reciclagem segura e ambientalmente correta dos navios, fornecer apoio às Partes que solicitem assistência técnica para:

1) A formação de pessoal;

2) Assegurar a disponibilidade de tecnologia, equipamentos e instalações adequados;

3) Iniciar programas de desenvolvimento e investigação conjunta; e

4) Tomar outras medidas com o objetivo de implementar eficazmente a presente Convenção e as linhas de orientação desenvolvidas pela Organização neste domínio.

2 — As Partes comprometem-se a cooperar ativamente, de acordo com a sua legislação, regulamentos e políticas, na transferência dos sistemas de gestão e tecnologia relativamente à reciclagem segura e ambientalmente correta dos navios.

Artigo 14.º

Resolução de litígios

As Partes resolverão quaisquer litígios entre elas relativos à interpretação ou aplicação da presente Convenção através da negociação ou de qualquer outro meio pacífico por elas acordado, designadamente inquéritos, mediação, conciliação, arbitragem, acordo judicial, ou recurso a agências ou a acordos regionais.

Artigo 15.º

Relação com o direito internacional e outros acordos internacionais

1 — Nenhuma disposição da presente Convenção prejudicará os direitos e obrigações de qualquer Estado nos termos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982, e nos termos do direito internacional consuetudinário do mar.

2 — Nenhuma disposição da presente Convenção prejudicará os direitos e obrigações das Partes nos termos de outros acordos internacionais relevantes e aplicáveis.

Artigo 16.º

Assinatura, ratificação, aceitação, aprovação e adesão

1 — A presente Convenção será aberta para assinatura por qualquer Estado na sede da Organização a partir de 1 de setembro 2009 até 31 de agosto 2010 e deverá manter-se aberta para adesão por qualquer Estado.

2 — Os Estados podem tornar-se Partes na presente Convenção através de:

1) Assinatura não sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação; ou

2) Assinatura sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguindo-se a ratificação, aceitação ou aprovação; ou

3) Adesão.

3 — A ratificação, aceitação, aprovação ou adesão produzem efeitos através de depósito de um instrumento para esse efeito junto do Secretário-Geral.

4 — Se um Estado compreender duas ou mais unidades territoriais nas quais são aplicáveis diferentes regimes legais em relação a matérias objeto da presente Convenção, esse Estado poderá, no momento da assinatura, ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, declarar que a presente Convenção se estende a todas as suas unidades territoriais ou apenas a uma ou mais destas e pode modificar esta declaração apresentando outra declaração em qualquer momento.

5 — A declaração referida nos termos do n.º 4 deverá ser notificada ao Secretário-Geral por escrito e deverá indicar expressamente a unidade ou unidades territoriais às quais esta Convenção se aplica.

6 — Um Estado, no momento em que expressa o seu consentimento no sentido de ficar vinculado pela presente Convenção, deverá declarar se pretende uma aprovação expressa ou tácita do Plano de Reciclagem do Navio antes que um navio possa ser reciclado no(s) seu(s) Estaleiro(s) de Reciclagem de Navios. Esta declaração pode ser revista posteriormente através de notificação ao Secretário-Geral. Essa revisão deverá especificar a data efetiva da revisão.

Artigo 17.º

Entrada em vigor

1 — Esta Convenção entra em vigor 24 meses após a data em que estejam reunidas as seguintes condições:

1) Terem assinado a Convenção, sem reservas quanto à sua ratificação, aceitação ou aprovação, ou depositado o instrumento requerido de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, no mínimo, 15 Estados, de acordo com o disposto no artigo 16.º;

2) As frotas mercantes combinadas dos Estados mencionados no n.º 1.1 constituam, no mínimo, 40 % da arqueação bruta da frota mercante mundial; e

3) O volume anual máximo combinado de reciclagem de navios dos Estados mencionados no n.º 1.1 nos 10 anos anteriores represente, no mínimo, 3 % da arqueação bruta da frota mercante combinada dos mesmos Estados.

2 — Para os Estados que tenham depositado um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão relativamente a esta Convenção após estarem reunidos os requisitos para a sua entrada em vigor, mas antes da data de entrada em vigor, a ratificação, aceitação, aprovação ou adesão produzirá efeitos na data de entrada em vigor desta Convenção, ou três meses após a data de depósito do instrumento, consoante a que ocorrer mais tarde.

3 — Qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado após a data em que a Convenção entrar em vigor produzirá efeitos três meses após a data de depósito.

4 — Após a data em que uma emenda a esta Convenção for considerada aceite nos termos do artigo 18.º, qualquer instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depositado aplicar-se-á à Convenção, na redação em vigor.

Artigo 18.º

Emendas

1 — Esta Convenção pode ser emendada por qualquer um dos procedimentos especificados nos números seguintes.

2 — Emendas após consideração no seio da Organização:

1) Qualquer Parte poderá propor emendas à presente Convenção. As propostas de emendas serão apresentadas ao Secretário-Geral, que as distribuirá às Partes e aos Membros da Organização pelo menos seis meses antes da sua consideração.

2) Uma emenda proposta e distribuída nos termos do número anterior deverá ser remetida ao Comité para consideração. As Partes, independentemente de serem ou não Membros da Organização, poderão participar nos debates do Comité com o objetivo de considerar e adotar emendas.

3) As emendas serão adotadas por uma maioria de dois terços das Partes presentes e com direito de voto no Comité, com a condição de que, pelo menos um terço das Partes, deverá estar presente no momento da votação.

4) As emendas adotadas de acordo com a alínea 3 deverão ser transmitidas às Partes pelo Secretário-Geral para aceitação.

5) Uma emenda será considerada aceite nas seguintes circunstâncias:

5.1) Uma emenda a um artigo desta Convenção será considerada aceite na data na qual dois terços das Partes tenha notificado o Secretário-Geral da sua aceitação.

5.2) Uma emenda ao Anexo deverá ser considerada aceite no fim de um período a ser determinado pelo Comité no momento da sua adoção, o qual não deverá ser inferior a dez meses após a data de adoção. Contudo, se, nessa data, mais de um terço das Partes notificar o Secretário-Geral da objeção à emenda, esta deverá ser considerada como não aceite.

6) Uma emenda entrará em vigor nas seguintes condições:

6.1) Uma emenda a um artigo desta Convenção entrará em vigor, para aquelas Partes que declararam a sua aceitação, seis meses após a data na qual foi considerada aceite de acordo com a alínea 5.1.

6.2) Uma emenda ao Anexo deverá entrar em vigor relativamente a todas as Partes seis meses após a data em que foi considerada aceite, exceto para qualquer Parte que:

6.2.1) Tenha notificado a sua objeção à emenda de acordo com a alínea 5.2 e que não tenha retirado essa objeção; ou

6.2.2) Tenha notificado o Secretário-Geral, antes da entrada em vigor dessa emenda, de que a emenda entrará em vigor para essa Parte apenas após uma notificação posterior da sua aceitação.

6.3) Uma Parte que tenha notificado uma objeção nos termos da subalínea 6.2.1 poderá posteriormente notificar o Secretário-Geral em como aceita a emenda. Essa emenda entrará em vigor para a Parte em questão seis meses após a data da sua notificação de aceitação, ou a data de entrada em vigor da emenda, se essa data for posterior.

6.4) Se uma Parte que procedeu à notificação referida na subalínea 6.2.2 notificar o Secretário-Geral da sua aceitação relativamente a uma emenda, essa emenda entrará em vigor para a Parte em questão seis meses após a data da sua notificação de aceitação, ou a data de entrada em vigor da emenda, se essa data for posterior.

3 — Emenda mediante Conferência:

1) A pedido de uma Parte que seja apoiada por, pelo menos, um terço das Partes, a Organização convocará uma Conferência das Partes para considerar emendas a esta Convenção.

2) Uma emenda adotada por essa Conferência por maioria de dois terços das Partes presentes e votantes será comunicada pelo Secretário-Geral a todas as Partes para aceitação.

3) Salvo decisão em contrário da Conferência, a emenda será considerada como tendo sido aceite e entrará em vigor de acordo com os procedimentos especificados nos n.os 2.5 e 2.6, respetivamente.

4 — As Partes que se tenham recusado a aceitar uma emenda ao Anexo não serão consideradas Partes somente para efeitos da aplicação dessa emenda.

5 — Qualquer notificação nos termos do presente artigo deverá ser efetuada por escrito ao Secretário-Geral.

6 — O Secretário-Geral informará as Partes e os Membros da Organização de:

1) Qualquer emenda que entre em vigor e da data da sua entrada em vigor no geral e para cada Parte em particular; e

2) Qualquer notificação feita nos termos do presente artigo.

Artigo 19.º

Denúncia

1 — A Convenção poderá ser denunciada por qualquer Parte, em qualquer momento, após o prazo de dois anos a contar da data de entrada em vigor da presente Convenção para essa Parte.

2 — A denúncia será efetuada através de notificação por escrito ao Secretário-Geral, para produzir efeitos um ano após a sua receção ou num prazo superior conforme indicado nessa notificação.

Artigo 20.º

Depósito

1 — A presente Convenção será depositada junto do Secretário-Geral, que remeterá cópias certificadas da Convenção a todos os Estados que a assinaram ou a ela aderiram.

2 — Para além das funções especificadas em qualquer outra parte nesta Convenção, o Secretário-Geral:

1) Informará todos os Estados que tenham assinado ou aderido a esta Convenção:

1.1) De cada nova assinatura ou depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, bem como da respetiva data;

1.2) Da data de entrada em vigor desta Convenção;

1.3) Do depósito de qualquer instrumento de denúncia desta Convenção, juntamente com a data de receção e a data a partir da qual a denúncia produz efeitos; e

1.4) Outras declarações e notificações recebidas de acordo com esta Convenção; e

2) Assim que esta Convenção entrar em vigor, transmitir o respetivo texto ao Secretariado das Nações Unidas, para registo e publicação em conformidade com o artigo 102.º da Carta das Nações Unidas.

Artigo 21.º

Línguas

Esta Convenção é redigida num único original em árabe, chinês, inglês, francês, russo e espanhol, sendo cada um dos textos igualmente autêntico.

Feito em Hong Kong, China, em quinze de maio de dois mil e nove.

Em fé do que os abaixo-assinados, devidamente autorizados pelos seus respetivos Governos para esse efeito, assinaram a presente Convenção.

ANEXO

Regras para a Reciclagem Segura e ambientalmente Correta dos Navios

CAPÍTULO 1

Disposições Gerais

Regra 1

Definições

Para os efeitos do presente Anexo:

1 — «Pessoa Competente» designa uma pessoa com qualificações e formação adequadas, e com conhecimentos, experiência e aptidões suficientes para o desempenho de tarefas específicas.

Uma Pessoa Competente pode ser um trabalhador com formação ou um gerente capaz de reconhecer e avaliar perigos profissionais, riscos, e a exposição dos trabalhadores a matérias potencialmente perigosas ou a condições inseguras num Estaleiro de Reciclagem de Navios, e capaz de identificar as proteções e precauções necessárias a serem tomadas para eliminar ou reduzir esses perigos, riscos ou exposições. A Autoridade Competente pode definir critérios adequados para a nomeação dessas pessoas e pode determinar as funções que lhe devem ser atribuídas.

2 — «Empregador» designa uma pessoa singular ou coletiva que emprega um ou mais trabalhadores envolvidos na Reciclagem de Navios.

3 — «Navio existente» designa um navio que não é um navio novo.

4 — «Navio novo» designa um navio:

1) Cujo contrato de construção é celebrado na data ou após a data de entrada em vigor desta Convenção; ou

2) Na ausência de um contrato de construção, cuja quilha foi assente ou que se encontra numa fase equivalente de construção, seis meses após a data de entrada em vigor desta Convenção ou posteriormente; ou

3) Cuja entrega tem lugar 30 meses ou mais após a data de entrada em vigor desta Convenção ou posteriormente.

5 — «Instalação nova» designa a instalação de sistemas, equipamentos, isolamento ou outros materiais num navio após a data de entrada em vigor desta Convenção.

6 — «Seguro para entrada» designa um espaço que satisfaz os seguintes critérios:

1) O teor de oxigénio na atmosfera e a concentração de vapores inflamáveis respeitam os limites de segurança;

2) As concentrações de matérias tóxicas na atmosfera estão dentro de limites admissíveis; e

3) Nenhum resíduo ou matéria associado ao trabalho autorizado pela Pessoa Competente dará origem à libertação descontrolada de matérias tóxicas ou a concentrações perigosas de vapores inflamáveis nas condições atmosféricas existentes, mantidas conforme previsto.

7 — «Seguro para trabalho a quente» designa um espaço que satisfaz os seguintes critérios:

1) Existem condições de segurança, não explosivas, incluindo a ausência de gases, para a utilização de equipamentos de soldadura elétrica a arco ou a gás, equipamentos de corte ou maçaricos ou outros dispositivos de chama nua, bem como, para operações de aquecimento, trituração ou que originem faíscas;

2) Cumprimento dos critérios de segurança para entrada estabelecidos na regra 1.6;

3) As condições atmosféricas existentes não se alteram em resultado do trabalho a quente;

4) Todos os espaços adjacentes foram limpos, ou inertizados, ou tratados em grau suficiente para evitar a deflagração ou a propagação de incêndios.

8 — «Armador» designa a pessoa ou pessoas ou a companhia registada como o proprietário do navio ou, na ausência de registo, a pessoa ou pessoas ou a companhia proprietária do navio ou qualquer outra organização ou pessoa, tal como o gestor do navio ou o afretador a casco nu, que assumiu, perante a pessoa à qual o navio pertence, a responsabilidade pela exploração do navio. Contudo, no caso de um navio propriedade de um Estado e explorado por uma companhia que nesse Estado está registada como o operador do navio, «proprietário» significa essa companhia. Este termo inclui também os anteriores proprietários do navio por um período limitado antes da sua venda ou entrega a um Estaleiro de Reciclagem de Navios.

9 — «Inspeção no local» designa uma inspeção do Estaleiro de Reciclagem de Navios que confirma as condições descritas pela documentação verificada.

10 — «Declaração de conclusão da reciclagem» designa uma declaração, emitida pelo Estaleiro de Reciclagem de Navios, que atesta que a Reciclagem do Navio foi concluída nos termos da Convenção.

11 — «Navio-tanque» designa um navio petroleiro, tal como definido no Anexo I da MARPOL, ou um navio-tanque para o transporte de substâncias líquidas nocivas, tal como definido no Anexo II da MARPOL.

12 — «Trabalhador» designa qualquer pessoa que exerce uma atividade, de forma regular ou temporária, no âmbito de uma relação laboral, incluindo pessoal contratado.

Regra 2

Aplicação geral

Salvo disposição expressa em sentido contrário, o projeto, construção, vistoria, certificação, operação e reciclagem de navios deverão ser efetuados de acordo com as disposições deste Anexo.

Regra 3

Relação com outras normas, recomendações e orientações

As Partes tomarão medidas para implementar a aplicação dos requisitos constantes das regras do presente Anexo, tendo em consideração as normas, as recomendações e as orientações relevantes e aplicáveis emitidas pela Organização Internacional do Trabalho, bem como as normas técnicas, as recomendações e as orientações relevantes e aplicáveis emitidas nos termos da Convenção de Basileia sobre o Controlo de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e sua Eliminação.

CAPÍTULO 2

Requisitos para os Navios

PARTE A

Projeto, construção, operação e manutenção de navios

Regra 4

Controlos das Matérias Perigosas dos navios

De acordo com os requisitos especificados no Apêndice 1 a esta Convenção, cada Parte deverá:

1 — Proibir e/ou restringir a instalação ou a utilização das Matérias Perigosas constantes no Apêndice 1 em navios que arvoram a sua bandeira ou que operam sob a sua autoridade; e

2 — Proibir e/ou restringir a instalação ou a utilização das referidas matérias em navios, enquanto estes se encontram nos seus portos, estaleiros, estaleiros de reparação naval ou terminais *offshore*, e deverá tomar medidas efetivas para assegurar que esses navios cumprem aqueles requisitos.

Regra 5

Inventário de Matérias Perigosas

1 — Cada navio novo transportará a bordo um Inventário de Matérias Perigosas. O Inventário deverá ser verificado pela Administração ou por qualquer pessoa ou organização por ela autorizada tendo em consideração as orientações, incluindo quaisquer valores limite e isenções constantes daquelas, emitidas pela Organização. O Inventário de Matérias Perigosas deverá ser específico para cada navio e deverá pelo menos:

1) Identificar como Parte I, as Matérias Perigosas previstas nos Apêndices 1 e 2 a esta Convenção e constantes na estrutura ou equipamento do navio, a sua localização e quantidades aproximadas; e

2) Clarificar que o navio cumpre a regra 4.

2 — Os navios existentes deverão, na medida do possível, cumprir o disposto no n.º 1, o mais tardar, 5 anos após a entrada em vigor desta Convenção, ou antes de serem encaminhados para a reciclagem se esta ocorrer antes do referido prazo, tendo em conta as orientações desenvolvidas pela Organização e o Sistema Harmonizado de Vistoria e Certificação da Organização. Pelo menos as Matérias Perigosas constantes do Apêndice 1 deverão ser identificadas quando o Inventário for desenvolvido. Para os navios existentes deverá ser preparado um plano que descreva a verificação visual/por amostragem, através da qual o Inventário de Matérias Perigosas é desenvolvido, tendo em consideração as orientações emitidas pela Organização.

3 — A Parte I do Inventário de Matérias Perigosas deverá ser mantida e atualizada de modo adequado durante toda a vida útil do navio, refletindo as novas instalações que contenham as Matérias Perigosas constantes do Apêndice 2 e as alterações relevantes na estrutura e no equipamento do navio, tendo em consideração as orientações emitidas pela Organização.

4 — Previamente à reciclagem, o Inventário deverá incluir, para além da Parte I mantida e atualizada de forma adequada, a Parte II para resíduos produzidos operacionalmente e a Parte III para provisões, e ser verificada pela Administração ou por qualquer pessoa ou organização por ela autorizada, tendo em consideração as orientações emitidas pela Organização.

Regra 6

Procedimento para proposta de emendas aos Apêndices 1 e 2

1 — Qualquer Parte pode propor emendas ao Apêndice 1 e/ou Apêndice 2 de acordo com a presente regra. A emenda proposta deverá ser considerada no âmbito da Organização nos termos do artigo 18.º, n.º 2, e da presente regra.

2 — Quando a Organização recebe uma proposta, deverá igualmente levá-la ao conhecimento, e disponibilizá-la, junto das Nações Unidas e das suas Agências Especializadas, organizações intergovernamentais com acordos com a Organização e Organizações Não-Governamentais com estatuto consultivo junto da Organização.

3 — O Comité deverá criar um grupo técnico de acordo com a regra 7 para rever as propostas apresentadas de acordo com o n.º 1 da presente regra.

4 — O grupo técnico deverá rever a proposta juntamente com quaisquer dados adicionais, incluindo decisões adotadas por outros organismos internacionais relativamente às suas listas de matérias ou substâncias perigosas, apresentadas por qualquer entidade interessada, e deverá avaliar e comunicar ao Comité se a Matéria Perigosa em questão é suscetível, no contexto desta Convenção, de conduzir a efeitos adversos significativos na saúde humana ou no ambiente de modo que a emenda do Apêndice 1 ou Apêndice 2 esteja garantida. A este respeito:

1) A revisão do grupo técnico deverá incluir:

1.1) Uma avaliação da correspondência entre a Matéria Perigosa em questão e a probabilidade, no contexto desta Convenção, de aquela conduzir a efeitos adversos significativos na saúde humana ou no ambiente com base nos dados apresentados ou noutros dados relevantes submetidos à consideração do grupo;

1.2) Uma avaliação da potencial redução de risco imputável às medidas de controlo propostas e a quaisquer outras medidas de controlo que possam ser consideradas pelo grupo técnico;

1.3) Consideração de informação disponível sobre a viabilidade técnica das medidas de controlo;

1.4) Consideração de informação disponível para outros efeitos que surgem da introdução de tais medidas de controlo relativas:

Ao ambiente;

À saúde humana e segurança, incluindo as dos marítimos e dos trabalhadores; e

Aos custos para o transporte marítimo internacional e a outros setores relevantes.

1.5) Consideração da disponibilidade de alternativas adequadas às Matérias Perigosas a serem controladas, incluindo a consideração dos potenciais riscos das alternativas;

1.6) Consideração dos riscos colocados pelas Matérias Perigosas durante o processo de reciclagem; e

1.7) Consideração dos valores limite adequados e quaisquer isenções úteis ou necessárias.

2) Se o grupo técnico considerar que as Matérias Perigosas em questão são suscetíveis, no contexto da presente Convenção, de conduzir a efeitos adversos significativos na saúde humana ou no ambiente, a falta de total certeza científica não deverá ser utilizada como motivo para evitar que o grupo prossiga com uma avaliação da proposta.

3) O relatório do grupo técnico deverá ser escrito e deverá ter em consideração cada uma das avaliações e considerações referidas na alínea *a*), exceto quando o grupo técnico decidir não prosseguir com as avaliações e considerações descritas nas subalíneas *i*) a *vii*), se determinar, após a avaliação referida na subalínea *i*), que a proposta não garante considerações adicionais.

4) O relatório do grupo técnico deverá incluir, entre outros, uma recomendação sobre se os controlos internacionais de acordo com esta Convenção estão garantidos nas Matérias Perigosas em questão, na adequabilidade das medidas específicas de controlo sugeridas na proposta em causa, ou noutras medidas de controlo que se crê serem mais adequadas.

5 — O Comité decidirá sobre a aprovação de qualquer proposta de emenda ao Apêndice 1 ou ao Apêndice 2, e, se adequado, quaisquer modificações a estes, tendo em consideração o relatório do grupo técnico. Qualquer proposta de emenda deverá especificar a aplicação da emenda a navios certificados de acordo com esta Convenção antes da entrada em vigor da emenda. Se o relatório considerar que as Matérias Perigosas em questão são suscetíveis, no contexto da presente Convenção, de conduzir a efeitos adversos significativos na saúde humana ou no ambiente, a falta de total certeza científica não deverá ser utilizada como motivo para evitar que uma decisão seja tomada para fazer constar uma Matéria Perigosa no Apêndice 1 ou Apêndice 2. Uma decisão de não aprovação da proposta não deverá excluir futuras apresentações de uma nova proposta relativamente a uma Matéria Perigosa, em especial, se surgirem novas informações.

Regra 7

Grupos Técnicos

1 — O Comité pode criar, conforme necessário, um ou mais grupos técnicos nos termos do disposto na regra 6. O grupo técnico pode integrar representantes das Partes, Membros da Organização, das Nações Unidas e das suas Agências Especializadas, organizações intergovernamentais com acordos celebrados com a Organização, e organizações não-governamentais com estatuto consultivo com a Organização, que deverão incluir, de preferência, representantes de instituições e laboratórios com conhecimentos sobre o destino ambiental e efeitos das substâncias, efeitos toxicológicos, biologia marinha, saúde humana, análise económica, gestão de risco, construção naval, transporte marítimo internacional, saúde e segurança no trabalho ou outras áreas de conhecimento necessárias para objetivamente reverem as qualidades técnicas de uma proposta.

2 — O Comité decidirá sobre os termos de referência, organização, participação e o funcionamento dos grupos técnicos. Esses termos deverão fornecer proteção sobre qualquer informação confidencial que possa ser entregue. Os grupos técnicos podem ter essas reuniões conforme necessário, mas deverão esforçar-se por conduzir o seu trabalho através de correspondência em formato escrito ou eletrónico ou outros meios conforme adequado.

3 — Apenas os representantes das Partes podem participar na formulação de qualquer recomendação ao Comité nos termos do disposto na regra 6. Um grupo técnico deverá esforçar-se por obter unanimidade entre os representantes das Partes. Se a unanimidade não for possível, o grupo técnico deverá comunicar quaisquer pontos de vista minoritários desses representantes.

PARTE B

Preparação para a Reciclagem do Navio

Regra 8

Requisitos gerais

Os navios destinados à reciclagem deverão:

1 — Ser reciclados apenas em Instalações de Reciclagem de Navios que estejam:

1) Autorizadas de acordo com a presente Convenção; e
2) Totalmente autorizadas para realizarem toda a reciclagem do navio que o Plano de Reciclagem do Navio especifica para ser executada pelo Estaleiro de Reciclagem de Navios identificado;

2 — Conduzir operações no período prévio à entrada no Estaleiro de Reciclagem de Navios de modo a minimizar a quantidade de resíduos de carga, de combustível remanescente, e de resíduos remanescentes a bordo;

3 — No caso de um navio-tanque, chegar ao Estaleiro de Reciclagem de Navios com os tanques de carga e casa(s) das bombas em condições para certificação como Seguro para entrada, ou Seguro para trabalho a quente, ou ambos, de acordo com a legislação, regulamentos e políticas nacionais da Parte sob cuja jurisdição o Estaleiro de Reciclagem de Navio opera;

4 — Fornecer ao Estaleiro de Reciclagem de Navios toda a informação disponível relativa ao navio para a elaboração do Plano de Reciclagem do Navio exigida pela regra 9;

5 — Concluir o Inventário exigido pela regra 5; e

6 — Estar certificados como prontos para reciclagem pela Administração ou organização por ela reconhecida, antes do início de qualquer atividade de reciclagem.

Regra 9

Plano de Reciclagem do Navio

Será elaborado um Plano de Reciclagem do Navio específico do navio pelo Estaleiro de Reciclagem de Navios antes de qualquer reciclagem de um navio, tendo em consideração as orientações desenvolvidas pela Organização. O Plano de Reciclagem do Navio deverá:

1 — Ser elaborado tendo em consideração a informação fornecida pelo armador;

2 — Ser elaborado numa língua aceite pela Parte que autoriza o Estaleiro de Reciclagem de Navios, e se a língua utilizada não for a Inglesa, Francesa ou Espanhola, o Plano de Reciclagem do Navio deverá ser traduzido para uma destas línguas, exceto quando a Administração considerar que tal não é necessário;

3 — Incluir informações sobre, nomeadamente, a determinação, a manutenção e a monitorização das condições de trabalho Seguro para entrada e de Seguro para trabalho a quente, e como o tipo e a quantidade de materiais, incluindo os identificados no Inventário de Matérias Perigosas, serão geridos;

4 — De acordo com a declaração depositada nos termos do artigo 16.º, n.º 6, ser expressamente ou tacitamente aprovado pela Autoridade Competente que autoriza o Estaleiro de Reciclagem do Navio. A Autoridade Competente deverá enviar aviso de receção escrito do Plano de Reciclagem do Navio ao Estaleiro de Reciclagem de Navios, ao Armador do Navio e à Administração no prazo de três (3) dias úteis após a sua receção de acordo com a regra 24. Subsequentemente:

1) Quando uma Parte requerer aprovação expressa do Plano de Reciclagem do Navio, a Autoridade Competente deverá enviar por escrito uma notificação da sua decisão de aprovar ou rejeitar o Plano de Reciclagem do Navio ao Estaleiro de Reciclagem do Navio, ao Armador do Navio e à Administração; e

2) Quando uma Parte requerer aprovação tácita do Plano de Reciclagem do Navio, o aviso de receção deverá especificar a data-limite de um prazo para reexame de 14 dias. A Autoridade Competente deverá notificar qualquer objeção apresentada por escrito ao Plano de Reciclagem do Navio ao Estaleiro de Reciclagem de Navios, ao Armador do Navio e à Administração, num prazo de 14 dias, para reexame. Quando não tenha sido comunicada qualquer objeção por escrito, o Plano de Reciclagem do Navio será considerado como aprovado.

3) Logo que aprovado de acordo como n.º 4, estar disponível para inspeção pela Administração, ou quaisquer inspetores nomeados ou organização por ela reconhecida; e

4) Quando for utilizado mais do que um Estaleiro de Reciclagem de Navios, identificar os Estaleiros de Reciclagem de Navios a serem utilizados e especificar as atividades de reciclagem e a ordem pela qual ocorrem em cada Estaleiro de Reciclagem de Navios autorizado.

PARTE C

Vistorias e certificação

Regra 10

Vistorias

1 — Os navios aos quais a presente Convenção se aplica estão sujeitos às vistorias a seguir especificadas:

1) Uma vistoria inicial antes do navio entrar em serviço, ou antes do Certificado Internacional de Inventário de Matérias Perigosas ser emitido. Esta vistoria deverá verificar que a Parte I do Inventário exigido pela regra 5 está de acordo com os requisitos desta Convenção;

2) Uma vistoria de renovação realizada em intervalos especificados pela Administração, mas não excedendo o período de cinco anos. Esta vistoria deverá verificar que a Parte I do Inventário de Matérias Perigosas exigido pela regra 5 cumpre os requisitos desta Convenção;

3) Uma vistoria adicional, geral ou parcial, conforme as circunstâncias, poderá ser efetuada a pedido do armador após uma modificação, substituição ou reparação significativa na estrutura, no equipamento, nos sistemas, nas instalações, no arranjo interior e nos materiais. A vistoria deverá ser efetuada de modo a garantir que quaisquer modificações, substituições ou reparações significativas foram efetuadas de forma a assegurar que o navio continue a cumprir os requisitos da Convenção, e que a Parte I do Inventário é alterado conforme necessário; e

4) Uma vistoria final antes do navio ser retirado de serviço e antes de se dar início à reciclagem. Esta vistoria deverá verificar que:

1. O Inventário de Matérias Perigosas exigido pela regra 5.4 está de acordo com os requisitos da Convenção tendo em consideração as orientações desenvolvidas pela Organização;

2. O Plano de Reciclagem do Navio, exigido pela regra 9, reflete corretamente a informação contida no Inventário de Matérias Perigosas exigido pela regra 5.4 e contém informação relativa à determinação, manutenção e monitorização das condições de trabalho Seguro para entrada e Seguro para trabalho a quente; e

3. O(s) Estaleiro(s) de Reciclagem de Navio onde o navio se destina a ser reciclado possui(em) uma autorização válida de acordo com a Convenção.

2 — As vistorias aos navios para efeitos do cumprimento das disposições da Convenção serão efetuadas por funcionários da Administração, tendo em consideração as orientações emitidas pela Organização. A Administração pode, contudo, confiar as vistorias a inspetores nomeados para essa finalidade ou a organizações por ela reconhecidas.

3 — Uma Administração que nomeia inspetores ou organizações reconhecidas para efetuarem vistorias, tal como descrito no n.º 2, deverá, no mínimo, delegar nesses inspetores nomeados ou organizações reconhecidas as competências para:

1) Exigirem a um navio ao qual efetuem vistoria o cumprimento das disposições da Convenção; e
2) Efetuarem vistorias e inspeções se solicitadas pelas autoridades responsáveis de um Estado do porto que é Parte.

4 — Em todos os casos, a Administração em questão será responsável por assegurar a conclusão e eficácia da vistoria e comprometer-se-á a assegurar a adoção das disposições necessárias ao cumprimento desta obrigação.

5 — A vistoria inicial e de renovação deverão estar harmonizadas com as vistorias exigidas por outros instrumentos estatutários aplicáveis da Organização.

Regra 11

Emissão e confirmação de certificados

1 — Será emitido pela Administração ou por qualquer pessoa ou organização por ela autorizada um Certificado Internacional de Inventário de Matérias Perigosas após a conclusão de uma vistoria inicial ou de renovação efetuada de acordo com a regra 10, e aos navios aos quais esta regra se aplica, exceto aos navios existentes, para os quais ambas as vistorias, inicial e final, são efetuadas ao mesmo tempo, tendo em consideração as orientações emitidas pela Organização.

2 — O Certificado Internacional de Inventário de Matérias Perigosas emitido nos termos do n.º 1, a pedido do armador, será confirmado pela Administração ou por qualquer pessoa ou organização por ela autorizada após conclusão de uma vistoria adicional efetuada de acordo com a regra 10.

3 — Não obstante o disposto na regra 14.2 e os requisitos da regra 10.1.2, quando a vistoria de renovação for concluída num prazo de três meses antes da data de caducidade do certificado existente, o novo certificado será válido a partir da data de conclusão da vistoria de renovação até uma data não superior a cinco anos contados a partir da data de caducidade do certificado existente.

4 — Quando a vistoria de renovação é concluída após a data de caducidade do certificado existente, o novo certificado será válido a partir da data de conclusão da vistoria de renovação até uma data não superior a cinco anos contados a partir da data de caducidade do certificado existente.

5 — Quando a vistoria de renovação é concluída num período superior a três meses antes da data de caducidade do certificado existente, o novo certificado será válido a partir da data de conclusão da vistoria de renovação até uma data não superior a cinco anos contados a partir da data de conclusão da vistoria de renovação.

6 — Se um certificado for emitido por um período inferior a cinco anos, a Administração pode prorrogar a validade do certificado para além da data de validade para o prazo máximo especificado na regra 10.1.2.

7 — Se uma vistoria de renovação tiver sido concluída e não for possível emitir ou colocar a bordo do navio um novo certificado antes da data de caducidade do certificado existente, a pessoa ou organização autorizada pela Administração pode confirmar o certificado existente e esse certificado será aceite como válido por um novo período que não deverá ser superior a cinco meses a partir da data de caducidade.

8 — Se, na data de caducidade do certificado, o navio não se encontrar no porto no qual vai ser sujeito a vistoria, a Administração pode prorrogar o período de validade do certificado mas esta prorrogação apenas deverá ser concedida para permitir que o navio conclua a sua viagem até ao porto no qual vai ser vistoriado e unicamente nos casos adequados e razoáveis para o efeito. Nenhum certificado será prorrogado por um período superior a três meses, e um navio ao qual uma prorrogação é concedida não deverá, à sua chegada ao porto no qual vai ser vistoriado, por motivos dessa prorrogação, sair dele sem um novo certificado. Após conclusão da vistoria de renovação, o novo certificado será válido por um período não superior a cinco anos contados a partir da data de caducidade do certificado existente antes de ser concedida a prorrogação.

9 — Um certificado emitido a um navio que efetue viagens curtas e que não tenha sido prorrogado nos termos das disposições anteriores deste artigo pode ser prorrogado pela Administração por um período de graça até um mês a partir da data de caducidade nele estabelecido. Após conclusão da vistoria de renovação, o novo certificado será válido por um período não superior a cinco anos a partir da data de caducidade do certificado existente antes de ser concedida a prorrogação.

10 — Em circunstâncias especiais determinadas pela Administração, não é necessário que o novo certificado tenha a data de termo de validade do certificado existente, tal como exigido pelos n.os 4, 8 ou 9 desta regra. Nestas circunstâncias especiais, o novo certificado será válido por um período não superior a cinco anos a partir da data de conclusão da vistoria de renovação.

11 — Um Certificado Internacional de Navio Pronto a Reciclar deverá ser emitido pela Administração ou por qualquer pessoa ou organização por ela autorizada, após conclusão de uma vistoria final de acordo com as disposições da regra 10, a quaisquer navios aos quais a regra 10 se aplica, tendo em consideração a autorização do Estaleiro de Reciclagem de Navios e as orientações desenvolvidas pela Organização.

12 — Um certificado emitido sob a autoridade de uma Parte deverá ser aceite pelas outras Partes e considerado para todos os fins abrangidos pela Convenção como tendo a mesma validade que um certificado por elas emitido. Os certificados deverão ser emitidos ou confirmados pela Administração ou por qualquer pessoa ou organização por ela devidamente autorizada. Em qualquer caso, a Administração assume total responsabilidade pelo certificado.

Regra 12

Emissão e confirmação de um certificado por outra Parte

1 — A pedido da Administração, outra Parte pode ordenar que um navio seja vistoriado e, se considerar que as disposições da Convenção são cumpridas, deverá emitir ou autorizar a emissão de um certificado ao navio e, sempre que necessário, confirmar ou autorizar a confirmação desse certificado ao navio, de acordo com o presente Anexo.

2 — A pedido da Administração, serão entregues, assim que possível, uma cópia do certificado e do relatório de vistoria.

3 — Um certificado emitido nos termos do presente artigo deverá conter uma declaração para efeitos da sua emissão, a pedido da Administração, e deverá ter a mesma força e o reconhecimento que um certificado emitido pela Administração.

4 — Nenhum certificado deverá ser emitido a um navio autorizado a arvorar a bandeira de um Estado que não é Parte.

Regra 13

Modelo dos certificados

Os certificados serão redigidos numa língua oficial da Parte emissora, no modelo estabelecido nos Apêndices 3 e 4. Se a língua utilizada não for a Inglesa, Francesa ou Espanhola, o texto deverá incluir uma tradução numa dessas línguas. A Administração pode, contudo, emitir o Certificado Internacional de Inventário de Matérias Perigosas, redigido apenas numa língua oficial da Parte emissora, aos navios que não efetuem viagens a portos ou terminais *offshore* sob a jurisdição de outras Partes a esta Convenção e o Certificado Internacional de Navio Pronto a Reciclar, redigido apenas numa língua oficial da Parte emissora, aos navios reciclados em Instalações de Reciclagem de Navios sob a jurisdição da Parte emissora.

Regra 14

Duração e validade dos certificados

1 — Um Certificado Internacional de Inventário de Matérias Perigosas emitido nos termos das regras 11 ou 12 deixa de ser válido nos seguintes casos:

1) Se a condição do navio não corresponder de forma substancial aos dados constantes no certificado, incluindo o caso em que a Parte I do Inventário de Matérias Perigosas não esteja devi-

damente mantida e atualizada, refletindo modificações na estrutura e equipamentos do navio, de acordo com as orientações emitidas pela Organização;

2) Após a transferência do navio para a bandeira de outro Estado. Um novo certificado deverá ser apenas emitido quando a Parte emissora do novo certificado considerar que o navio cumpre os requisitos da regra 10. No caso de uma transferência entre Partes, se solicitada num prazo de três meses após a ocorrência desta, a Parte cuja bandeira o navio esteve anteriormente autorizado a arvorar deverá, o mais brevemente possível, entregar à Administração cópias dos certificados transportados pelo navio antes da transferência e, caso disponível, cópias dos relatórios das vistorias relevantes;

3) Se a vistoria de renovação não tiver sido concluída nos prazos especificados nas regras 10.1 e 11; ou

4) Se o certificado não tiver sido confirmado de acordo com as regras 11 ou 12.

2 — Será emitido um Certificado Internacional de Inventário de Matérias Perigosas por um prazo especificado pela Administração, o qual não será superior a cinco anos.

3 — Será emitido um Certificado Internacional de Navio Pronto a Reciclar por um prazo especificado pela Administração, o qual não será superior a três meses.

4 — Um Certificado Internacional de Navio Pronto a Reciclar emitido nos termos das regras 11 ou 12 deixa de ser válido se as condições do navio não corresponderem substancialmente aos dados constantes do certificado.

5 — O Certificado Internacional de Navio Pronto a Reciclar pode ser prorrogado pela Administração ou por qualquer pessoa ou organização por ela autorizada para uma única viagem de porto a porto para o Estaleiro de Reciclagem de Navios.

CAPÍTULO 3

Requisitos para os Estaleiros de Reciclagem de Navios

Regra 15

Controlos às Instalações de Reciclagem de Navios

1 — Cada Parte deverá estabelecer legislação, regras e normas necessárias para garantir que os Estaleiros de Reciclagem de Navios são concebidos, construídos e explorados de uma maneira segura e ambientalmente correta de acordo com as regras da presente Convenção.

2 — Cada Parte deverá estabelecer um mecanismo para autorização dos Estaleiros de Reciclagem de Navios com condições adequadas para assegurar que tais Estaleiros de Reciclagem de Navios cumprem os requisitos da Convenção.

3 — Cada Parte deverá estabelecer um mecanismo para assegurar que os Estaleiros de Reciclagem de Navios cumprem os requisitos deste capítulo incluindo o estabelecimento e aplicação efetiva das disposições de inspeção, monitorização e aplicação, incluindo os poderes de entrada e amostragem. Esse mecanismo pode incluir um plano de auditorias a ser realizado pela(s) Autoridade(s) Competente(s) ou por uma organização reconhecida pela Parte, tendo em consideração as orientações emitidas pela Organização, devendo os resultados destas auditorias ser comunicados à Organização.

4 — Cada Parte deverá indicar uma ou mais Autoridades Competentes e o ponto de contacto único a ser utilizado pela Organização, Partes a esta Convenção e outras entidades interessadas, para assuntos relacionados com as Instalações de Reciclagem de Navios que operam sob a jurisdição dessa Parte.

Regra 16

Autorização das Instalações de Reciclagem de Navios

1 — As Instalações de Reciclagem de Navios que reciclam navios aos quais a Convenção se aplica, ou navios com tratamento idêntico de acordo com o artigo 3.4, serão autorizadas por uma Parte tendo em consideração as orientações emitidas pela Organização.

2 — A autorização será concedida pela(s) Autoridade(s) Competente(s) e deverá incluir a verificação de documentação exigida por esta Convenção e uma inspeção no local. Contudo, a(s) Autoridade(s) Competente(s) pode(m) confiar a autorização das Instalações de Reciclagem de Navios às organizações por ela reconhecidas.

3 — A Parte deverá notificar a Organização das responsabilidades e condições específicas da autoridade delegada às organizações reconhecidas, para comunicação às Partes. Em qualquer dos casos a(s) Autoridade(s) Competente(s) mantém responsabilidade total para a autorização emitida.

4 — A autorização deverá ser redigida no modelo estabelecido no Apêndice 5. Se a língua utilizada não for a Inglesa, Francesa ou Espanhola, o texto deverá incluir uma tradução numa destas línguas.

5 — A autorização será válida por um prazo especificado pela Parte, mas que não deverá ser superior a cinco anos. A Parte deverá identificar os termos em que a autorização será emitida, retirada, suspensa, alterada e renovada, e transmitir esses termos ao Estaleiro de Reciclagem de Navios. Se um Estaleiro de Reciclagem de Navios recusar a inspeção da(s) Autoridade(s) Competente(s) ou da organização reconhecida que opera em seu nome, a autorização deverá ser suspensa ou retirada.

6 — Se, em virtude de incidentes ou da adoção de medidas no Estaleiro de Reciclagem de Navios, as condições para a autorização deixarem de ser observadas, o Estaleiro de Reciclagem de Navios deverá informar a(s) Autoridade(s) Competente(s). A(s) Autoridade(s) Competente(s) pode(m) decidir suspender ou retirar a autorização, ou exigir medidas corretivas ao Estaleiro de Reciclagem de Navios.

Regra 17

Requisitos gerais

1 — Os Estaleiros de Reciclagem de Navios autorizados por uma Parte deverão estabelecer sistemas de gestão, procedimentos e técnicas que não representem riscos para a saúde dos seus trabalhadores ou para a população nas proximidades do Estaleiro de Reciclagem de Navios e que irão prevenir, reduzir, minimizar e na medida do possível eliminar efeitos adversos no ambiente, originados pela Reciclagem de Navios, tendo em consideração as orientações emitidas pela Organização.

2 — Os Estaleiros de Reciclagem de Navios autorizados por uma Parte deverão, para os navios aos quais esta Convenção se aplica, ou navios tratados de modo idêntico de acordo com o artigo 3.4:

1) Aceitar apenas navios que:

1. Cumprem esta Convenção; ou
2. Observam os requisitos desta Convenção;

2) Aceitar apenas navios que estão autorizados a reciclar; e

3) Ter disponível a documentação da sua autorização se essa documentação for solicitada por um armador que considera reciclar um navio nesse Estaleiro de Reciclagem de Navios.

Regra 18

Plano do Estaleiro de Reciclagem de Navios

Os Estaleiros de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte deverão preparar um Plano do Estaleiro de Reciclagem de Navios. O Plano deverá ser adotado pelo conselho de administração ou pelos órgãos dirigentes adequados da Empresa de Reciclagem, e deverá incluir:

1 — Uma política que garanta a segurança dos trabalhadores e a proteção da saúde humana e do ambiente, incluindo o estabelecimento de objetivos que conduzam à minimização e eliminação, dentro do possível, dos efeitos adversos na saúde humana e no ambiente originados pela Reciclagem de Navios;

2 — Um sistema que garanta a implementação dos requisitos estabelecidos na Convenção, a prossecução dos objetivos estabelecidos na política da Empresa de Reciclagem, e a melhoria contínua dos procedimentos e das normas utilizados nas operações de Reciclagem de Navios;

3 — A identificação das funções e responsabilidades dos empregadores e dos trabalhadores na condução das operações de Reciclagem de Navios;

4 — Um programa para prestar informação e formação adequada aos trabalhadores para a operação segura e ambientalmente correta do Estaleiro de Reciclagem de Navios;

5 — Um plano de preparação e resposta a emergências;

6 — Um sistema de monitorização do desempenho da Reciclagem de Navios;

7 — Um sistema de manutenção de registos que mostre a forma como a Reciclagem de Navios é efetuada;

8 — Um sistema para comunicação de descargas, emissões, incidentes e acidentes que provoquem danos, ou com potencial de provocar danos, à segurança dos trabalhadores, à saúde humana e ao ambiente; e

9 — Um sistema para comunicação de doenças profissionais, acidentes, ferimentos e outros efeitos adversos na segurança dos trabalhadores e na saúde humana, tendo em consideração as orientações emitidas pela Organização.

Regra 19

Prevenção dos efeitos adversos na saúde humana e no ambiente

Os Estaleiros de Reciclagem de Navios autorizados por uma Parte devem estabelecer e utilizar procedimentos para:

1 — Prevenir explosões, incêndios e outras condições sem segurança, garantindo que os procedimentos e as condições de segurança para trabalho a quente são estabelecidos, mantidos e monitorizados durante todo o processo de Reciclagem de Navios;

2 — Prevenir danos causados por atmosferas perigosas e outras condições sem segurança garantindo que os procedimentos e condições de seguro para entrada são estabelecidos, mantidos e monitorizados durante todo o processo de Reciclagem de Navios;

3 — Prevenir outros acidentes, doenças profissionais e ferimentos ou outros efeitos adversos para a saúde humana e para o ambiente; e

4 — Prevenir derrames ou emissões durante todo o processo de Reciclagem de Navios que possam provocar danos à saúde humana e/ou ao ambiente, tendo em consideração as orientações emitidas pela Organização.

Regra 20

Gestão segura e ambientalmente correta de Matérias Perigosas

1 — As Instalações de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte deverão garantir a remoção segura e ambientalmente correta de quaisquer Matérias Perigosas existentes num navio certificado de acordo com as regras 11 ou 12. A(s) pessoa(s) e os trabalhadores encarregues das operações de reciclagem deverão estar familiarizados com os requisitos relevantes da Convenção para as suas tarefas e, em especial, utilizar ativamente o Inventário de Matérias Perigosas e o Plano de Reciclagem de Navios, antes e durante a remoção das Matérias Perigosas.

2 — As Instalações de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte deverão garantir que todas as Matérias Perigosas detalhadas no Inventário estão identificadas, etiquetadas, embaladas e removidas ao máximo antes do corte por trabalhadores devidamente qualificados e equipados, tendo em consideração as orientações desenvolvidas pela Organização, em especial:

1) Líquidos, resíduos e sedimentos perigosos;

2) Substâncias ou objetos contendo metais pesados tais como chumbo, mercúrio, cádmio e crómio hexavalente;

3) Tintas e revestimentos altamente inflamáveis e/ou que conduzem a libertações tóxicas;

4) Amianto e materiais que contenham amianto;

5) PCB e materiais que contêm PCB, garantindo que o equipamento indutor de calor é evitado durante essas operações;

6) CFC e halons; e

7) Outras Matérias Perigosas não referidas e que não fazem parte da estrutura do navio.

3 — Os Estaleiros de Reciclagem de Navios autorizados por uma Parte devem assegurar uma gestão segura e ambientalmente correta de todas as Matérias Perigosas e resíduos removidos do navio reciclado nesse Estaleiro de Reciclagem de Navios. Os locais de gestão e eliminação de resíduos deverão ser identificados para promover a gestão segura e ambientalmente correta dos materiais.

4 — Todos os resíduos gerados a partir da atividade de reciclagem deverão ser mantidos separados das matérias e equipamento recicláveis, etiquetados, armazenados em condições adequadas que não coloquem um risco os trabalhadores, a saúde humana ou o ambiente e sejam apenas transferidos para uma instalação de gestão de resíduos autorizada a tratá-los e a eliminá-los de forma segura e ambientalmente correta.

Regra 21

Preparação e resposta a emergências

Os Estaleiros de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte deverão estabelecer e manter um plano de preparação e resposta a emergências. O plano deverá ser elaborado tendo em atenção a localização e o ambiente do Estaleiro de Reciclagem de Navios, e deverá ter em consideração as dimensões e natureza das atividades associadas a cada operação de Reciclagem de Navios. O plano deverá ainda:

1 — Assegurar que o equipamento e os procedimentos necessários a observar em caso de uma emergência estão no local, e que os treinos são efetuados regularmente;

2 — Assegurar que a informação necessária, a comunicação interna e a coordenação são disponibilizadas para proteger todas as pessoas e o ambiente no caso de uma emergência no Estaleiro de Reciclagem de Navios;

3 — Disponibilizar comunicações com, e informações para, a(s) Autoridade(s) Competente(s) relevante(s), a vizinhança e os serviços de resposta a emergências;

4 — Disponibilizar primeiros socorros e assistência médica, combate a incêndios e evacuação de todas as pessoas no Estaleiro de Reciclagem de Navios, prevenção da poluição; e

5 — Disponibilizar informação relevante e formação a todos os trabalhadores do Estaleiro de Reciclagem de Navios, a todos os níveis e de acordo com a sua competência, incluindo exercícios regulares de prevenção, preparação e resposta a emergências.

Regra 22

Segurança e formação do trabalhador

1 — Os Estaleiros de Reciclagem de Navios autorizados por uma Parte deverão proporcionar segurança ao trabalhador, através da adoção de medidas que, designadamente, assegurem:

1) A disponibilidade, manutenção e utilização de equipamento e vestuário de proteção individual necessário para todas as operações de Reciclagem de Navios;

2) Que estão previstos programas de formação para permitir que os trabalhadores efetuem todas as operações de Reciclagem de Navios em segurança; e

3) Que foi proporcionada a todos os trabalhadores no Estaleiro de Reciclagem de Navios formação e experiência adequadas antes da realização de qualquer operação de Reciclagem de Navios.

2 — Os Estaleiros de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte deverão fornecer e assegurar a utilização de equipamento de proteção individual para operações que exijam a utilização desse equipamento, incluindo:

1) Proteção da cabeça;

2) Proteção do rosto e dos olhos;

3) Proteção das mãos e dos pés;
4) Equipamento de proteção respiratória;
5) Proteção dos ouvidos;
6) Proteção contra contaminação radioativa;
7) Proteção contra quedas; e
8) Vestuário adequado.

3 — Os Estaleiros de Reciclagem de Navios autorizados por uma Parte podem cooperar na promoção da formação de trabalhadores. Tendo em consideração as orientações desenvolvidas pela Organização, os programas de formação estabelecidos no n.º 1.2 desta regra deverão:

1) Abranger todos os trabalhadores incluindo pessoal contratado e empregados no Estaleiro de Reciclagem de Navios;
2) Ser realizados por pessoas competentes;
3) Dar formação inicial e de atualização em intervalos adequados;
4) Incluir a avaliação dos participantes relativamente à sua compreensão e retenção da formação;
5) Ser revistos periodicamente e modificados conforme necessário; e
6) Ser documentados.

Regra 23

Relatório de incidentes, acidentes, doenças profissionais e efeitos crónicos

1 — As Instalações de Reciclagem de Navios autorizadas por uma Parte deverão comunicar à(s) Autoridade(s) Competente(s) qualquer incidente, acidente, doenças profissionais, ou efeitos crónicos suscetíveis de originar, ou com potencial para originar, riscos para a segurança dos trabalhadores, para a saúde humana e para o ambiente.

2 — Os relatórios deverão conter uma descrição do incidente, acidente, doença profissional, ou do efeito crónico, da sua causa, das medidas de resposta tomadas e das consequências e ações corretivas a serem tomadas.

CAPÍTULO 4

Requisitos do Relatório

Regra 24

Notificação inicial e requisitos

1 — Um armador deverá notificar a Administração atempadamente e por escrito da intenção de reciclar um navio de modo a permitir à Administração preparar a vistoria e a certificação exigida pela Convenção.

2 — Aquando da preparação para receber um navio para reciclagem, um Estaleiro de Reciclagem de Navios deverá notificar atempadamente e por escrito a(s) sua(s) Autoridade(s) Competente(s) dessa intenção. A notificação deverá incluir, pelo menos, as seguintes características do navio:

1) Nome do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar;
2) Data na qual o navio foi registado nesse Estado;
3) Número de identificação do navio (número OMI);
4) Número do casco aquando da entrega de nova construção;
5) Nome e tipo do navio;
6) Porto no qual o navio está registado;
7) Nome e endereço do Armador e o número OMI de identificação do proprietário registado;
8) Nome e endereço da companhia e o número OMI de identificação da companhia;
9) Nome de todas as sociedades de classificação que tenham procedido à classificação do navio;
10) Características principais do navio [Comprimento de fora a fora (LOA), Boca (na ossada), Pontal (na ossada), Deslocamento leve, Arqueação bruta e líquida, e tipo e potência do motor];
11) Inventário de Matérias Perigosas; e
12) Projeto do plano de reciclagem do navio para aprovação de acordo com a regra 9.

3 — Quando o navio destinado a ser reciclado tiver obtido o Certificado Internacional de Navio Pronto a Reciclar, o Estaleiro de Reciclagem de Navios deverá transmitir à(s) sua(s) Autoridade(s) Competente(s) o início planeado para a Reciclagem do Navio. O relatório deverá estar de acordo com o modelo de relatório do apêndice 6, e deverá, pelo menos, incluir uma cópia do Certificado Internacional de Navio Pronto a Reciclar. A reciclagem do navio não deverá ter início antes da apresentação do relatório.

Regra 25

Relatório após conclusão da reciclagem

Quando a reciclagem parcial ou total de um navio for concluída de acordo com os requisitos da Convenção, deverá ser emitida uma Declaração de Conclusão pelo Estaleiro de Reciclagem de Navios e comunicada à(s) sua(s) Autoridade(s) Competente(s). Este relatório deverá ser compilado tal como ilustrado no apêndice 7. A(s) Autoridade(s) Competente(s) deverá enviar uma cópia da Declaração à Administração que emitiu o Certificado Internacional de Navio Pronto a Reciclar. A Declaração deverá ser emitida num prazo de 14 dias a partir da data de reciclagem parcial ou total do navio, de acordo com o Plano de Reciclagem de Navios e deverá incluir um relatório de incidentes e acidentes que originem danos à saúde humana e/ou ao ambiente, caso existam.

APÊNDICE 1

Controlo das Matérias Perigosas

Matéria Perigosa	Definições	Medidas de controlo
Amianto	Materiais que contêm amianto	Estão proibidas em todos os navios instalações novas de materiais que contenham amianto.
Substâncias que deterioram a camada de ozono.	Substâncias regulamentadas definidas no artigo 1.º, n.º 4, do Protocolo de Montreal sobre as Substâncias que Deterioram a Camada de Ozono, 1987, enumeradas nos anexos A, B, C ou E do referido Protocolo, em vigor na data de aplicação ou interpretação deste anexo. A bordo dos navios podem encontrar-se, nomeadamente, as seguintes substâncias que empobrecem a camada de ozono: Halon 1211 bromoclorodifluorometano Halon 1301 bromotrifluorometano Halon 2402 1,2-dibromo-1,1,2,2-tetrafluoroetano (também denominado Halon 114B2). CFC-11 triclorofluorometano CFC-12 diclorodifluorometano CFC-113 1,1,2-tricloro-1,2,2-trifluoroetano CFC-114 1,2-dicloro-1,1,2,2-tetrafluoroetano CFC-115 cloropentafluoroetano	Estão proibidas em todos os navios instalações novas que contenham substâncias que empobrecem a camada de ozono, exceto novas instalações que contenham hidroclorofluorocarbonetos (HCFCs) permitidos até 1 de janeiro de 2020.
Bifenilos policlorados (PCB)	Por «bifenilos policlorados» entende-se os compostos aromáticos em que os átomos de hidrogénio na molécula de bifenilo (dois anéis de benzeno ligados por uma ligação simples carbono-carbono) podem ser substituídos por um número de átomos de cloro que pode ir até dez.	Estão proibidas em todos os navios instalações novas de materiais que contenham bifenilos policlorados.
Compostos e sistemas antivegetativos	Compostos e sistemas antivegetativos regulamentados pelo anexo I da Convenção Internacional relativa ao Controlo dos Sistemas Antivegetativos Nocivos nos Navios, de 2001 (Convenção AFS), em vigor na data de aplicação ou interpretação do presente anexo.	1 — Está proibida em todos os navios a utilização de sistemas antivegetativos que contenham compostos organoestânicos como biocidas ou qualquer outro sistema antivegetativo cuja aplicação ou uso seja proibido pela Convenção AFS.

Matéria Perigosa	Definições	Medidas de controlo
		2 — Em todos os navios novos ou instalações novas nos navios é proibido aplicar ou utilizar compostos ou sistemas anti-vegetativos de forma incompatível com a Convenção AFS.

APÊNDICE 2

Lista de Elementos Mínimos para o Inventário de Matérias Perigosas

Todas as matérias perigosas enumeradas no apêndice 1
Cádmio e compostos de cádmio
Crómio hexavalente e compostos de crómio hexavalente
Chumbo e compostos de chumbo
Mercúrio e compostos de mercúrio
Bifenilos polibromados (PBBs)
Éteres difenílicos polibromados (PBDE)
Naftalenos policlorados (mais de 3 átomos de cloro)
Substâncias radioativas
Determinadas parafinas cloradas (alcanos, C-10-C13, cloro)

APÊNDICE 3

Modelo do Certificado Internacional de Inventário de Matérias Perigosas

Certificado Internacional de Inventário de Matérias Perigosas

(Nota: o presente certificado deve ser complementado pela Parte I do Inventário de Matérias Perigosas)

(*Selo oficial*) (*Estado*)

Emitido segundo as disposições da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e ambientalmente Correta dos Navios, 2009 (a seguir designada por «a Convenção»), sob a autoridade do Governo de

_____

(*Nome do Estado*)

por _____

(*Designação completa da pessoa ou organização autorizada em conformidade com as disposições da Convenção*)

Características do navio

Nome do navio	
Distintivo em número ou letras	
Porto de registo	
Arqueação bruta	
Número OMI	
Nome e endereço do armador	

Número OMI de identificação do proprietário registado	
Número OMI de identificação da companhia	
Data de construção	

Dados da Parte I do Inventário de Matérias Perigosas

Número de identificação/verificação da Parte I do Inventário de Matérias Perigosas: _____

Nota: a Parte I do Inventário de Matérias Perigosas, tal como exigida pela regra 5 do anexo à Convenção, é uma parte essencial do Certificado Internacional de Inventário de Matérias Perigosas e deve acompanhar sempre o referido certificado. A Parte I do Inventário de Matérias Perigosas deve ser estabelecida com base no modelo indicado nas orientações emitidas pela Organização.

Certifica-se que:

1 — O navio foi vistoriado de acordo com a regra 10 do anexo à Convenção; e
2 — A vistoria mostrou que a Parte I do Inventário de Matérias Perigosas satisfaz integralmente os requisitos aplicáveis da Convenção.

Data de conclusão da vistoria com base na qual é emitido este certificado: _____ (dd/mm/aaaa)

Este certificado é válido até _____ (dd/mm/aaaa)

Emitido em _____ *(Local de emissão do certificado*)

(dd/mm/aaaa) _____ _____
(*Data de emissão*) (*Assinatura da pessoa autorizada a emitir o certificado*)

(*Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado*)

Confirmação da Prorrogação do Certificado se Válido por um Período Inferior a Cinco Anos e Quando a Regra 11.6 é aplicável*

O navio satisfaz os requisitos pertinentes da Convenção, e o presente certificado, de acordo com a regra 11.6 do Anexo à Convenção, deverá ser aceite como válido até (dd/mm/aaaa): _____

Assinatura: _____
(*Assinatura da pessoa devidamente autorizada*)

Local: _____

Data: (dd/mm/aaaa) _____

(*Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado*)

* Esta página da confirmação aquando da vistoria deverá ser reproduzida e aditada ao certificado quando considerado necessário pela Administração.

Confirmação da Prorrogação do Certificado depois de Concluída a Vistoria de Renovação e Quando a Regra 11.7 é aplicável*

O navio satisfaz os requisitos pertinentes da Convenção, e o presente certificado, de acordo com a regra 11.7 do Anexo à Convenção, deverá ser aceite como válido até (dd/mm/aaaa): _____

Assinatura: _____

(*Assinatura da pessoa devidamente autorizada*)

Local: _____

Data: (dd/mm/aaaa) _____

(*Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado*)

* Esta página da confirmação aquando da vistoria deverá ser reproduzida e aditada ao certificado quando considerado necessário pela Administração.

Confirmação da Prorrogação da Validade do Certificado até que o Navio Chegue ao Porto de Vistoria ou por um Período de Graça e Quando a Regra 11.8 ou 11.9 é aplicável*

O presente certificado, de acordo com a regra 11.8 ou 11.9** do Anexo à Convenção, deverá ser aceite como válido até (dd/mm/aaaa): _____

Assinatura: _____

(Assinatura da pessoa devidamente autorizada)

Local: _____

Data: (dd/mm/aaaa) _____

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

* Esta página da confirmação aquando da vistoria deverá ser reproduzida e aditada ao certificado quando considerado necessário pela Administração.

** Riscar o que não interessa.

Confirmação da Vistoria Adicional*

Numa vistoria adicional, de acordo com a regra 10 do Anexo à Convenção, verificou-se que o navio cumpre as disposições pertinentes da Convenção.

Assinatura: _____

(Assinatura da pessoa devidamente autorizada)

Local: _____

Data: (dd/mm/aaaa) _____

(*Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado*)

* Esta página da confirmação aquando da vistoria deverá ser reproduzida e aditada ao certificado quando considerado necessário pela Administração.

APÊNDICE 4

Modelo do Certificado Internacional de Navio Pronto a Reciclar

Certificado Internacional de Navio Pronto a Reciclar

(Nota: o presente certificado deve ser complementado pelo Inventário de Matérias Perigosas e o Plano de Reciclagem do Navio)

(*Selo oficial*) (*Estado*)

Emitido segundo as disposições da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e ambientalmente Correta dos Navios, 2009 (a seguir designada por «a Convenção»), sob a autoridade do Governo de

_____

(*Nome do Estado*)

por _____

(*Designação completa da pessoa ou organização autorizada em conformidade com as disposições da Convenção*)

Características do navio

Nome do navio	
Número ou letras distintivas	
Porto de registo	
Arqueação bruta	
Número OMI	
Nome e endereço do armador	
Número OMI de identificação do proprietário registado	
Número OMI de identificação da companhia	
Data de construção	

Dados relativos ao(s) Estaleiro(s) de Reciclagem de Navios

Nome do Estaleiro de Reciclagem de Navios	
Número de identificação único da Empresa de Reciclagem*	
Endereço completo	
Data de validade do DARN	

* Este número tem como base o Documento de Autorização para conduzir a Reciclagem de Navios (DARN).

Dados relativos ao Inventário de Matérias Perigosas

Número de identificação/verificação do Inventário de Matérias Perigosas: _____

Nota: O Inventário de Matérias Perigosas, tal como exigido pela regra 5 do Anexo à Convenção, é uma parte essencial do Certificado Internacional de Navio Pronto a Reciclar e deve acompanhar sempre o referido certificado. O Inventário de Matérias Perigosas deve ser estabelecido com base no modelo indicado nas orientações desenvolvidas pela Organização.

Dados relativos ao Plano de Reciclagem do Navio

Número de identificação/verificação do Plano de Reciclagem do Navio: _____

Nota: O Plano de Reciclagem do Navio, tal como exigido pela regra 9 do Anexo à Convenção, é uma parte essencial do Certificado Internacional de Navio Pronto a Reciclar e deve acompanhar sempre o referido certificado.

Certifica-se que:

1 — O navio foi vistoriado de acordo com a regra 10 do Anexo à Convenção;

2 — O navio possui um Inventário de Matérias Perigosas válido de acordo com a regra 5 do anexo à Convenção;

3 — O Plano de Reciclagem do Navio, tal como exigido pela regra 9, reflete adequadamente a informação contida no Inventário de Matérias Perigosas tal como exigido pela regra 5.4 e contém informação relativa ao estabelecimento, manutenção e monitorização das condições de Seguro para entrada e Seguro para trabalho a quente; e

4 — O(s) Estaleiro(s) de Reciclagem de Navios onde o navio vai ser reciclado possui uma autorização válida de acordo com a Convenção.

Este certificado é válido até (dd/mm/aaaa) _____
(*data*)

Emitido em _____
(*Local de emissão do certificado*)

(dd/mm/aaaa) _____ _____
(*Data de emissão*) (*Assinatura da pessoa autorizada a emitir o certificado*)

(*Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado*)

Confirmação da Prorrogação da Validade do Certificado até que o Navio Chegue ao Porto do Estaleiro de Reciclagem do Navio por um Período de Graça e Quando a Regra 14.5 é aplicável*

O presente certificado, de acordo com a regra 14.5 do Anexo à Convenção, deverá ser aceite como válido para uma única viagem de porto a porto

do porto de: _____

ao porto de: _____

Assinatura: _____
(Assinatura da pessoa devidamente autorizada)

Local: _____

Data: (dd/mm/aaaa) _____

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

* Esta página da confirmação aquando da vistoria deverá ser reproduzida e aditada ao certificado quando considerado necessário pela Administração.

APÊNDICE 5

Modelo da Autorização do Estaleiro de Reciclagem de Navios

Documento de Autorização para efetuar Reciclagem de Navios (DARN) de acordo com os requisitos da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e ambientalmente Correta dos Navios, 2009

Emitido segundo as disposições da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e ambientalmente Correta dos Navios, 2009 (a seguir designada por «a Convenção»), sob a autoridade do Governo de

_____
(*Nome do Estado*)

por _____
(*Designação completa da Autoridade Competente nos termos da Convenção*)

Nome do Estaleiro de Reciclagem de Navios	
Número de identificação único da Empresa de Reciclagem	
Endereço completo do Estaleiro de Reciclagem de Navios	
Contacto da pessoa responsável	
Número de telefone	
Endereço eletrónico	
Nome, endereço e informação de contacto da empresa proprietária	
Língua(s) de trabalho	

Certifica-se que o Estaleiro de Reciclagem de Navios tem implementado sistemas de gestão, procedimentos e técnicas de acordo com os Capítulos 3 e 4 do Anexo à Convenção.

Esta autorização é válida até _____ e está sujeita às limitações definidas no suplemento em anexo.

Esta autorização está sujeita a alteração, suspensão, revogação ou renovação periódica de acordo com a regra 16 do Anexo à Convenção.

Emitido em _____
(Local de emissão da autorização)

(dd/mm/aaaa) _____ _____
(*Data de emissão*) (*Assinatura da pessoa autorizada a emitir o certificado*)

_____
(Nome e título datilografado da pessoa devidamente autorizada a emitir a autorização)

(Selo ou carimbo da autoridade, conforme apropriado)

Suplemento ao:

Documento de Autorização para a realização da Reciclagem de Navios (DARN) de acordo com a Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e ambientalmente Correta dos Navios, 2009

Notas

1 — Este registo acompanhará sempre a DARN. A DARN deverá estar sempre disponível no Estaleiro de Reciclagem de Navios.

2 — Todos os procedimentos, planos e outros documentos produzidos pelo Estaleiro de Reciclagem de Navios e exigidos nos termos dos quais a DARN foi emitida, deverão estar disponíveis na língua de trabalho do Estaleiro de Reciclagem de Navios e na língua Inglesa, Francesa ou Espanhola.

3 — A autorização está sujeita às limitações definidas por este suplemento.

1 — Condições Gerais

1.1 — Requisitos da Convenção

O Estaleiro de Reciclagem de Navios cumpre os requisitos para os quais foi projetado, construído e explorado de maneira segura e ambientalmente correta de acordo com a Convenção, incluindo o cumprimento dos seguintes requisitos relevantes:

Regra 16 — Autorização do Estaleiro de Reciclagem de Navios

Regra 17 — Requisitos Gerais

Regra 18 — Plano do Estaleiro de Reciclagem de Navios
Regra 19 — Prevenção de efeitos adversos na saúde humana e no ambiente
Regra 20 — Gestão segura e ambientalmente correta de Matérias Perigosas
Regra 21 — Preparação e resposta a emergências
Regra 22 — Segurança e formação do trabalhador
Regra 23 — Relatório de incidentes, acidentes, doenças profissionais e efeitos crónicos
Regra 24 — Notificação inicial e requisitos de relatório
Regra 25 — Relatório após conclusão

Estes requisitos são impostos ao Estaleiro de Reciclagem de Navios através de

_____

(*Identificação da permissão, licença, autorização, normativos ou outro mecanismo aplicável*)

Número de identificação/verificação do Plano do Estaleiro de Reciclagem de Navios: _____

1.2 — Aceitação de navios

Para os navios aos quais se aplica a Convenção e navios tratados do mesmo modo em conformidade com o artigo 3.º, n.º 4, da Convenção, o Estaleiro de Reciclagem de Navios pode aceitar apenas um navio para reciclagem de acordo com a regra 17 do Anexo à Convenção.

1.3 — Condições de Seguro para trabalho a quente e Seguro para entrada

O Estaleiro de Reciclagem de Navios é capaz de estabelecer, manter e monitorizar as condições de Seguro para trabalho a quente e Seguro para entrada e durante todo o processo de Reciclagem do Navio.

1.4 — Gestão de Matérias Perigosas

A Instalação de Reciclagem de Navios é projetada, construída, explorada, de modo a assegurar que toda a gestão de Matérias Perigosas deverá ser segura e ambientalmente correta em conformidade com a Convenção e com todas as regras/requisitos locais ou nacionais relevantes.

1.5 — Mapa ou localização das operações de Reciclagem de Navios

Um mapa dos limites da Instalação de Reciclagem de Navios e da localização das operações de Reciclagem de Navios nela inserida deverá estar em anexo.

2 — Capacidade do Estaleiro de Reciclagem de Navios

2.1 — Dimensão dos navios

O Estaleiro de Reciclagem de Navios está autorizado a aceitar um navio para reciclagem sujeito às seguintes limitações de dimensão:

Dimensões máximas		Outras limitações
Comprimento		
Boca		
Deslocamento leve		

2.2 — Gestão Segura e ambientalmente Correta de Matérias Perigosas

O Estaleiro de Reciclagem de Navios está autorizado a aceitar um navio para reciclagem que contenha Matérias Perigosas tal como especificado na seguinte tabela sujeita às condições infra:

Matérias Perigosas(*4)	Gestão de Matérias Perigosas			Autorização/Limitações
	Remoção S/N (*2)	Armazenamento S/N	Processo (*1) S/N (*3)	
Amianto				
Substâncias que deterioram a camada de ozono				

Matérias Perigosas(*4)	Gestão de Matérias Perigosas			Autorização/Limitações
	Remoção S/N (*2)	Armazena-mento S/N	Processo (*1) S/N (*3)	
Bifenilos policlorados (PCB)				
Compostos e sistemas antivegetativos				
Cádmio e compostos de cádmio				
Crómio hexavalente e compostos de cádmio hexavalente				
Chumbo e compostos de chumbo				
Mercúrio e compostos de mercúrio				
Bifenilos polibromados (PBB)				
Éteres difenílicos polibromados (PBDE)				
Naftalenos policlorados (mais de três átomos de cloro)				
Substâncias radioativas				
Determinadas parafinas cloradas (alcanos, C-10-C13, cloro)				
Líquidos, resíduos e sedimentos perigosos				
Tintas e revestimentos altamente inflamáveis e/ou que conduzem a libertação tóxica				
Outras Matérias Perigosas não incluídas em cima e que não fazem parte da estrutura do navio (especificar)				

Notas

*1 Processo significa o processamento de Matérias Perigosas na Instalação de Reciclagem de Navios, tais como:

a) Incineração de Matérias Perigosas;
b) Recuperação de Matérias Perigosas; e
c) Tratamento de resíduos oleosos.

*2 Se Sim (S), indicar no Plano do Estaleiro de Reciclagem de Navios o pessoal responsável autorizado a efetuar a remoção, com o número do certificado ou outra informação relevante.

*3 Se Não (N), descrever no Plano do Estaleiro de Reciclagem de Navios onde vão as Matérias Perigosas ser processadas/eliminadas.

*4 Estas Matérias Perigosas encontram-se especificadas nos Apêndices 1 e 2 e na regra 20 da Convenção.

APÊNDICE 6

Modelo da Comunicação da Data Prevista para Início da Reciclagem do Navio

O _____

(*Nome do Estaleiro de Reciclagem de Navios*)

Localizado em _____

(*Endereço completo do Estaleiro de Reciclagem de Navios*)

Autorizado, segundo os requisitos da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e ambientalmente Correta dos Navios, 2009 (a seguir designada «a Convenção»), para efetuar a Reciclagem de Navios sob a autoridade do Governo de

_____
(*Nome do Estado*)

Tal como indicado no Documento de Autorização para efetuar a Reciclagem de navios emitido em

_____
(*Local de emissão da autorização*)

Por _____
(*Designação completa da Autoridade Competente nos termos da Convenção*)

Aos dd/mm/aaaa _____
(*Data de emissão*)

Comunica pela presente que o estaleiro de reciclagem de navios está pronto em todos os aspetos para dar início à reciclagem do navio _____
(*Número OMI*)

O Certificado Internacional de Navio Pronto a Reciclar emitido nos termos das disposições da Convenção sob a autoridade do Governo de

_____
(*Nome do Estado*)

Por _____
(*Designação completa da pessoa ou organização autorizada nos termos das disposições da Convenção*)

Aos (dd/mm/aaa) _____
(*Data de emissão*)

Encontra-se em anexo.

Assinatura _____

APÊNDICE 7

Modelo de Declaração de Conclusão da Reciclagem do Navio

Declaração de Conclusão da Reciclagem do Navio

O presente documento é uma declaração de conclusão da Reciclagem do Navio

_____
(Nome do navio na data de receção para reciclagem/no local de cancelamento do registo)

Características do Navio recebido para reciclagem

Número ou letras distintivas	
Porto de Registo	
Arqueação bruta	

Número OMI	
Nome e endereço do armador	
Número OMI de identificação do proprietário registado	
Número OMI de identificação da companhia	
Data de Construção	

Confirma-se que:

O navio foi reciclado de acordo com o Plano de Reciclagem do Navio como parte da Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e ambientalmente Correta dos Navios, 2009 (a seguir designada como «a Convenção») no

_____

(*Nome e localização do Estaleiro de Reciclagem de Navios autorizado*)

E a reciclagem do navio exigida pela Convenção foi concluída em:

(dd/mm/aaaa) _____

(*Data de conclusão*)

Emitida em _____

(*Local de emissão da Declaração de Conclusão*)

(dd/mm/aaaa)_____ _____

(Data de emissão) *(Assinatura do proprietário do Estaleiro de reciclagem de navios ou do seu representante autorizado*)

116124057

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 16/2023

Sumário: Altera os critérios do Programa Condomínio de Aldeia e clarifica o modelo de apoios à execução das medidas previstas nas Operações Integradas de Gestão da Paisagem.

Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2020, de 24 de junho, o Governo criou o Programa de Transformação da Paisagem (PTP), enquanto programa estratégico para uma intervenção integrada em territórios com vulnerabilidades decorrentes da conflitualidade entre a perigosidade de incêndio rural e a ocupação e o uso do solo, com o objetivo de promover uma transformação da paisagem que garanta a resiliência, a sustentabilidade e a valorização do território.

O PTP estabeleceu medidas inovadoras, tendo sido objeto de desenvolvimento, entre outros, pelo regime jurídico da reconversão da paisagem, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 28-A/2020, de 26 de junho, no âmbito do qual se estabeleceu o regime dos programas de reordenamento e gestão da paisagem (PRGP) e das áreas integradas de gestão da paisagem (AIGP).

A par deste desenvolvimento legislativo, teve início a execução das medidas previstas no PTP, designadamente a elaboração de PRGP, a constituição de AIGP e a abertura de avisos para apoio a projetos de «Condomínio de Aldeia» em territórios vulneráveis.

A experiência na aplicação destas medidas revelou a necessidade de introduzir ajustamentos através da alteração efetuada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 2/2022, de 7 de janeiro, que adapta o Programa de Transformação da Paisagem ao Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) no sentido de melhorar a eficiência dos mecanismos de operacionalização, assegurando a execução da Componente C08 — Florestas do PRR, com o objetivo de desenvolver uma resposta estrutural na prevenção e combate de incêndios rurais, capaz de proteger Portugal de incêndios rurais graves num contexto de alterações climáticas, e com impacto duradouro ao nível da resiliência, sustentabilidade e coesão territorial.

Por sua vez, revela-se agora necessário ajustar os critérios referentes ao Programa Condomínio de Aldeia — Programa de Apoio às Aldeias Localizadas em Territórios de Floresta, tendo em conta a meta PRR de intervenção em 800 aldeias, procedendo ao alargamento do critério que incide sobre os territórios elegíveis, ao que acresce a concretização e clarificação de conceitos no âmbito deste Programa e da respetiva regulamentação.

Assim:

Nos termos da alínea *g*) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Alterar os anexos III e V à Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2020, de 24 de junho, na sua redação atual, que passam a ter a redação constante do anexo à presente resolução e da qual fazem parte integrante.

2 — Revogar a subalínea *ii*) do ponto B do n.º II do anexo III da Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2020, de 24 de junho, na sua redação atual.

3 — Determinar que a presente resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Presidência do Conselho de Ministros, 26 de janeiro de 2023. — O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa.*

ANEXO

(a que se refere o n.º 1)

«ANEXO III

[a que se refere a alínea *c*) do n.º 6]

Condomínio de Aldeia — Programa de Apoio às Aldeias Localizadas em Territórios de Floresta

I — Enquadramento

Em linha com os pressupostos que estiveram na base da criação do Programa 'Aldeia Segura', através da Resolução do Conselho Ministros n.º 157-A/2017, de 27 de outubro, estabelece-se, de forma complementar, o Programa 'Condomínio de Aldeia'.

Esta medida programática do Programa de Transformação da Paisagem (PTP) visa atuar na envolvente das áreas edificadas mais vulneráveis ou críticas, reduzindo a carga de combustível, fomentando a função produtiva do solo e garantindo comunidades mais resistentes e adaptadas.

Pretende-se que os proprietários e demais titulares de direitos reais sobre os prédios rústicos localizados na envolvente de áreas edificadas, em particular nos territórios com maior ocupação florestal e com um elevado número e dispersão de pequenos lugares, assumam a gestão ativa dos territórios rurais, numa perspetiva colaborativa também com as entidades locais.

Apresenta-se, assim, como um programa de proteção às áreas edificadas com uma elevada percentagem de interface com territórios florestais, através de ações de gestão, ordenamento e reconversão florestal para outros usos.

O 'Condomínio de Aldeia' estabelece-se sobretudo nas faixas de gestão de combustível da rede secundária, aprovadas no âmbito dos Planos Municipais de Defesa da Floresta contra Incêndios (PMDFCI) ou dos Programas Municipais de Execução de Gestão Integrada de Fogos Rurais (PMEGIFR), como forma de libertar os titulares dos prédios rústicos do ónus periódico e permanente da gestão de combustível, através do apoio à alteração do uso do solo para usos agrícolas (e. g. fruticultura, horticultura, olival, vinha) ou agroflorestais (e. g. silvopastorícia), contribuindo para o fomento da economia local e da biodiversidade.

Esta alteração do uso do solo tem uma dupla vantagem. Por um lado, a ação concertada gera eficácia, eficiência e rendimento e, por outro, protege as áreas edificadas de potenciais consequências resultantes da ocorrência de incêndios rurais, assegurando a manutenção dos residentes e das atividades económicas essenciais para a sustentabilidade da paisagem.

Enquanto programa integrado de apoio, as áreas edificadas devem ser entendidas como comunidades com dinâmicas próprias, requerendo a adoção de modelos de governação que aproximem as políticas públicas das pessoas e que propiciem soluções mais integradas para os problemas específicos destes espaços socioterritoriais. Importa persistir na sensibilização e formação das comunidades para a prevenção das situações de risco, para a conversão do território em paisagens diversificadas e para a valorização dos matos e incultos.

II — Tipologia dos apoios — Condições

A — Objetivo e condições de acesso

A medida programática 'Condomínio de Aldeia' é dirigida aos territórios vulneráveis do PTP, perspetiva a reconversão de territórios classificados como matos ou floresta na envolvente das áreas edificadas noutros usos, incluindo agricultura de conservação, sistemas agroflorestais ou zonas de pastagem extensivas, com aproveitamento e melhoria da gestão da água através de sistemas de regadio locais, e o fornecimento de serviços de ecossistemas e a proteção da biodiversidade. Pretende-se ainda valorizar os aglomerados rurais do ponto de vista paisagístico, valorizando os seus ativos naturais, patrimoniais e culturais e garantido maior segurança a pessoas, animais e bens. Neste contexto, pretende-se que as intervenções sejam realizadas de forma integrada e agregada, envolvendo a comunidade no seu conjunto — 'Condomínio de Aldeia'.

B — Critérios

i) Beneficiários finais: autarquias locais, entidades intermunicipais, entidades gestoras de operações integradas de gestão da paisagem, organizações de produtores florestais ou agrícolas, entidades gestoras de zonas de intervenção florestal, entidades gestoras de baldios, organizações não governamentais de ambiente ou associações de desenvolvimento local, agências de desenvolvimento regional ou outras associações sem fins lucrativos que tenham no seu objeto a promoção do desenvolvimento regional.

ii) *(Revogada.)*

iii) Territórios elegíveis: as áreas edificadas com extensão da interface direta com territórios florestais igual ou superior a 60 % ou enquadrar-se em freguesias que apresentem um quociente de localização da classe conjunta de uso e ocupação do solo 'área florestal' e 'área de matos'

superior a 1, calculado a partir da Carta de Uso e Ocupação do Solo produzida pela Direção-Geral do Território, e a publicar no âmbito de cada aviso do Fundo Ambiental.

iv) Áreas de intervenção: cada 'Condomínio de Aldeia' deve corresponder uma aldeia associada a uma toponímia, devendo as intervenções abranger no mínimo a área ocupada pela faixa de gestão de combustível da rede secundária da área edificada, aprovada no âmbito do PMDFCI ou do PMEGIFR do respetivo município, incluindo as áreas existentes entre o limite das edificações e a faixa, podendo abranger as áreas cujos limites se estendam para além da faixa de gestão de combustível, desde que se garanta contiguidade com as áreas abrangidas.

v) Apresentação de projeto: indicação da área de intervenção, das espécies a instalar e a manter e das intervenções a executar nos cinco anos subsequentes à implementação do projeto, acompanhado da respetiva planta cartográfica.

C — Tipologia e forma dos apoios

As entidades promotoras candidatam-se a apoios disponibilizados pelo Fundo Ambiental, pelo Plano de Recuperação e Resiliência ou por outra fonte de financiamento com origem em fundos da União Europeia, propondo a constituição de 'Condomínio de Aldeia'. Cada candidatura pode incluir um ou mais 'Condomínio de Aldeia', tendo por limite máximo € 50 000,00 por 'Condomínio de Aldeia', sendo os apoios atribuídos de acordo com os critérios definidos nos avisos a publicar.

ANEXO V

(a que se refere o n.º 14)

Modelo de financiamento Multifundo

I — Enquadramento

No quadro de definição e implementação de políticas de apoio ao investimento nos espaços rústicos dos territórios vulneráveis preconiza-se um reforço e restruturação dos apoios, nomeadamente na componente da remuneração dos serviços dos ecossistemas e da manutenção e reforço da biodiversidade nos territórios florestais.

Sendo apenas 2 % da floresta nacional de natureza pública, esta orientação traduzir-se-á em apoios aos produtores florestais e agrícolas mais equitativos e orientados para o ambiente, as alterações climáticas e o território. O objetivo prioritário é diminuir a área ardida média anual, através de melhorias na gestão e no ordenamento do território e de um maior investimento nos povoamentos através de práticas silvícolas mais eficientes no uso dos recursos e na gestão de riscos, em particular na prevenção e combate de incêndios e na valorização dos serviços dos ecossistemas.

Para além do reforço substancial do orçamento na área das florestas e da sua orientação para os territórios mais vulneráveis, a introdução da modalidade Multifundos, que integra os instrumentos de financiamento do Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (FEADER), do Fundo Ambiental, do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), ou de outras fontes de financiamento com origem em fundos da União Europeia, apresenta-se como o principal elemento inovador e diferenciador. As operações passam a poder beneficiar de apoios ao investimento, por via do Programa de Desenvolvimento Rural (PDR 2020) ou dos programas que lhe venham a suceder, e de apoios à manutenção, por via do Fundo Ambiental, desde que enquadrados com as normas dos respetivos avisos.

Os apoios têm por base o reconhecimento de que os territórios florestais e agroflorestais fornecem, para além dos produtos lenhosos transacionados nos mercados (serviços de aprovisionamento), muitos outros contributos à sociedade. São designados de serviços dos ecossistemas (serviços de regulação, manutenção, resiliência e culturais) e incluem o controlo da erosão, a regulação do ciclo hidrológico, a conservação da biodiversidade, a redução da suscetibilidade ao fogo, a qualidade da paisagem, as oportunidades de recreio e lazer ou a identidade cultural.

Parte igualmente da constatação que existem territórios florestais onde a ausência ou insuficiência de gestão, decorrente de problemas estruturais (e. g. usos do solo desajustados à aptidão produtiva), limita a produção de serviços de aprovisionamento e contraria o fornecimento de serviços de regulação e manutenção, coincidindo largamente com a elevada vulnerabilidade aos incêndios rurais, a reduzida dimensão da propriedade, os rendimentos agrícolas muito baixos e a queda demográfica acentuada.

Neste âmbito são priorizados os investimentos que visem:

a) O redesenho da paisagem através do estabelecimento de descontinuidades na estrutura das formações vegetais por via da reestruturação dos territórios florestais, da alteração da composição dos povoamentos ou do uso do solo e da constituição de faixas de gestão de combustível e de áreas estratégicas de mosaicos de gestão de combustível, que permitam a compartimentação dos territórios rurais;

b) A expansão de espécies autóctones e/ou de crescimento lento e de projetos de reconversão, nomeadamente de povoamentos de eucalipto de baixa produtividade, para formações florestais de interesse do ponto de vista da proteção e conservação;

c) As áreas percorridas pelos incêndios nos últimos 10 anos, majorando os territórios com perigosidade de incêndio alta e muita alta, que coincidam com as regiões de minifúndio e de montanha;

d) A arborização de áreas de matos e incultos e a recuperação de pastagens;

e) As ações de controlo de invasoras lenhosas;

f) A gestão coletiva dos territórios florestais;

g) Os investimentos que visem aumentar a produtividade dos povoamentos florestais;

h) Os investimentos que prevejam a reconversão e manutenção das explorações agrícolas, silvopastoris (em particular em regime extensivo, de sequeiro, biológico ou associado à pluriatividade) com o objetivo de criar uma paisagem em mosaico;

i) A manutenção das faixas de vegetação ribeirinha ou outras áreas de elevado interesse natural e cultural.

II — Tipologia dos apoios

Os apoios dirigidos aos territórios vulneráveis, têm por base a publicação de avisos e enquadram-se nas seguintes tipologias:

Apoios às ações de investimento;

Apoios à gestão, manutenção e remuneração dos serviços dos ecossistemas.

A — Apoios às ações de investimento a realizar nos territórios vulneráveis

a) As ações de investimento silvícolas a realizar nos territórios florestais (arborizações, rearborizações, beneficiações, aproveitamento da regeneração natural, entre outras) são financiadas pelo FEADER no âmbito das operações previstas nos programas financiados por este fundo, nomeadamente através de avisos emitidos para o efeito, sendo que as condições de acesso, elegibilidades das intervenções e dos beneficiários e cronograma de execução física e financeira, bem como as formas e termos do sistema de monitorização e auditoria, se encontram definidos nos regulamentos de enquadramento do respetivo programa. O nível de apoio varia de acordo com o tipo de operação, a tipologia dos beneficiários e a localização dos investimentos, sendo que o nível máximo de apoio se aplica a projetos submetidos por entidades de gestão coletiva para intervenções com escala territorial relevante. Para as áreas alvo de Programa de Reordenamento e Gestão da Paisagem podem ser definidos apoios específicos, nomeadamente quando prevejam intervenções estruturais do ponto de vista de reconversão da paisagem, tais como novas arborizações com espécies autóctones, gestão dos povoamentos existentes ou criação de mosaicos.

b) Ações de investimento a realizar no âmbito as operações integradas de gestão da paisagem (OIGP) são financiados pelo PRR ou pelo Fundo Ambiental, nos termos aprovados naquele plano, ou de outras fontes de financiamento com origem em fundos da União Europeia.

B — Apoios à gestão, manutenção e remuneração dos serviços dos ecossistemas

Em complemento às ações de investimento, nomeadamente no âmbito das OIGP, são disponibilizados apoios à gestão, manutenção e à remuneração dos serviços dos ecossistemas, por um período de 20 anos, através da celebração de contratos de gestão de longa duração com o Fundo Ambiental.

Estes apoios, sob forma de uma remuneração-base, são disponibilizados em função do sistema cultural associado à transformação realizada e à dimensão da área gerida, sendo majorados de acordo com o seu contributo para a resiliência ao fogo e, por essa via, para a melhoria das condições de prestação de serviços dos ecossistemas relacionados com o aumento da biodiversidade, com a proteção da água e do solo e com o sequestro de carbono, de forma a assegurar rentabilidades previsíveis e estáveis a médio prazo, aos produtores florestais e agrícolas.

Nestes termos, os apoios são dirigidos a sistemas culturais, sendo atribuído um valor-base, majorado em função dos seguintes fatores:

i) Declive;

ii) Integração em áreas da estrutura da paisagem, que contempla a estrutura ecológica e a estrutura de resiliência aos fogos rurais e que se encontra delineada no projeto da OIGP aprovado;

iii) Integração em sistemas da Reserva Ecológica Nacional associados ao ciclo hidrológico.

Os requisitos dos apoios e os montantes a atribuir são definidos nos termos a regulamentar, nomeadamente através de orientações técnicas e avisos a emitir pelo Fundo Ambiental.»

116153071

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 17/2023

Sumário: Autoriza a despesa e a respetiva reprogramação com a aquisição de veículos e equipamentos operacionais para a Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil.

O Mecanismo de Recuperação e Resiliência determina que os planos de recuperação e resiliência dos Estados-Membros se traduzam em medidas para a implementação de reformas e investimentos, alinhados com os objetivos do Semestre Europeu e com as recomendações específicas por país que dali decorrem.

Tendo como referência as opções e prioridades estabelecidas na Estratégia Portugal 2030, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 98/2020, de 13 de novembro, e em articulação com os princípios de programação do quadro financeiro plurianual 2021-2027, aprovados pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 97/2020, de 13 de novembro, a programação do Plano de Recuperação e Resiliência está a ser desenvolvida em articulação com a programação do acordo de parceria e dos respetivos programas operacionais, maximizando, assim, as sinergias e complementaridades entre as duas mais importantes fontes de financiamento europeu das políticas públicas para a próxima década.

A Componente 08 — Florestas prevê, na dimensão resiliência, o investimento RE-C08-i05 designado por «Programa MAIS Floresta», no qual se integra o subinvestimento C08-i05.01 designado «Programa MAIS Floresta: Reforma do sistema de prevenção e combate de incêndios». Este subinvestimento será concretizado por uma série de medidas, nomeadamente pelo reforço das entidades do Ministério da Administração Interna com veículos e equipamentos operacionais, conforme identificado na orientação técnica n.º 9/C08-i05.01/2022.

Neste contexto, foi autorizada através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 73/2022, de 19 de agosto, a realização da despesa decorrente do contrato de aquisição de 59 veículos da tipologia VFCI e 22 da tipologia VTTF, até ao montante máximo de € 12 600 400,00, ao qual acresce o imposto sobre o valor acrescentado à taxa legal em vigor, e o respetivo escalonamento plurianual, para os anos de 2022, 2023 e 2024.

Não obstante, face à necessidade de atualizar os custos unitários dos veículos aos preços atuais de mercado, torna-se necessário autorizar o aumento do valor do encargo.

Assim:

Nos termos dos artigos 5.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 53-B/2021, de 23 de junho, na sua redação atual, e da alínea *g*) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Alterar os n.os 1 e 2 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 73/2022, de 19 de agosto, com a seguinte redação:

«1 — Autorizar a Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna (SGMAI) a realizar a despesa relativa ao contrato a celebrar, na qualidade de beneficiário intermediário, com a Autoridade Nacional de Emergência e Proteção Civil (ANEPC), para aquisição de 59 veículos da tipologia VFCI e 22 veículos da tipologia VTTF, em execução da submedida «Reforço das entidades do Ministério da Administração Interna (MAI) com veículos e equipamentos operacionais, integrada no subinvestimento C08-i05.01 do investimento RE-C08-i05 da Componente 08 — Florestas, do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), até ao montante máximo de € 14 034 000,00, a que acresce o imposto sobre o valor acrescentado (IVA) à taxa legal em vigor.

2 — [...]

a) 2022 — € 1 638 052,00;
b) 2023 — € 7 798 748,00;
c) 2024 — € 4 597 200,00.»

2 — Determinar que a presente resolução produz efeitos a partir da data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 2 de fevereiro de 2023. — O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

116153014

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 18/2023

Sumário: Autoriza a reprogramação da despesa relativa à implementação do sistema de cabos submarinos que integram o Atlantic CAM.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 104/2022, de 2 de novembro, autorizou a Infraestruturas de Portugal, S. A., a realizar a despesa plurianual necessária no âmbito da implementação do sistema de cabos submarinos que integram o Atlantic CAM até ao montante global de € 154 427 696,00, a que acresce o imposto sobre o valor acrescentado (IVA) à taxa legal em vigor, relativa ao lançamento dos procedimentos pré-contratuais tendentes à celebração de:

i) Um contrato de empreitada para a conceção, construção, instalação e montagem das infraestruturas de telecomunicações e tecnologias de informação (ITTI) e da componente SMART que integram o Atlantic CAM, no montante de € 143 383 028,00;
ii) Um contrato de prestação de serviços de fiscalização da empreitada referida na alínea anterior, no montante de € 881 100,00;
iii) Um contrato de aquisição de equipamentos de transmissão, no montante de € 4 596 345,00; e
iv) Contratos de arrendamento das estações de amarração, no montante de € 5 567 223,00.

Sucede que se tem verificado, a nível global, um aumento significativo da procura pela instalação de cabos submarinos, que se prevê que se mantenha e que possa ainda vir a aumentar, resultando numa escassez da matéria-prima e da mão de obra e numa dilação da capacidade de resposta dos intervenientes neste mercado, como os fabricantes e fornecedores de cabos submarinos e dos seus instaladores.

As circunstâncias acima referidas impõem, por isso, um ajustamento ao calendário previsto na Resolução do Conselho de Ministros n.º 104/2022, de 2 de novembro, para a implementação do Atlantic CAM, sendo necessário prolongar-se a execução de algumas atividades para o ano de 2026, sem impacto no montante global da despesa, que se mantém em € 154 427 696,00.

Assim:

Nos termos da alínea *e*) do n.º 1 do artigo 17.º e do n.º 1 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, na sua redação atual, da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro, na sua redação atual, do n.º 1 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 127/2012, de 21 de junho, na sua redação atual, e da alínea *g*) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Determinar que os n.os 2 a 5 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 104/2022, de 2 de novembro, passam a ter a seguinte redação:

«2 — [...]

a) Em 2023: € 28 676 605,60;
b) Em 2024: € 50 184 059,80;
c) Em 2025: € 43 014 908,40;
d) Em 2026: € 21 507 454,20.

3 — [...]

a) Em 2024: € 293 700,00;
b) Em 2025: € 293 700,00;
c) Em 2026: € 293 700,00.

4 — [...]

a) Em 2025: € 3 064 230,00;
b) Em 2026: € 1 532 115,00.

5 — [...]

a) Em 2024: € 2 226 889,20;
b) Em 2025: € 2 226 889,20;
c) Em 2026: € 1 113 444,60.»

2 — Determinar que a presente resolução produz efeitos a partir da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 2 de fevereiro de 2023. — O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

116153128

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2023

Sumário: Atribui uma indemnização compensatória à SIRESP — Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S. A.

O Decreto-Lei n.º 34-B/2021, de 14 de maio, aprovou o modelo transitório de gestão, operação, manutenção, modernização e ampliação do SIRESP — Sistema Integrado das Redes de Emergência e Segurança de Portugal (rede SIRESP), ao abrigo do qual, de momento, caberá à SIRESP — Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S. A. (SIRESP, S. A.), proceder à gestão, operação e manutenção da rede SIRESP, bem como promover a contratação dos bens e serviços para tal necessários, prestando, assim, o serviço de interesse público de manutenção da rede de comunicações e emergência do Estado.

Revela-se, por isso, necessário continuar a assegurar o funcionamento ininterrupto da rede SIRESP até à integral implementação do modelo de estrutura de gestão integrada de redes de segurança e emergência do Estado.

Desta forma, e como contrapartida pela prestação do serviço público, o Estado atribuiu à SIRESP, S. A., uma compensação financeira, que reveste a forma de indemnização compensatória, destinada a compensar aquela empresa pelos encargos diretos e indiretos decorrentes do cumprimento das respetivas obrigações.

Assim:

Nos termos da alínea *e*) do n.º 1 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, na sua redação atual, do Decreto-Lei n.º 167/2008, de 26 de agosto, na sua redação atual, do artigo 42.º do Decreto-Lei n.º 53/2022, de 12 de agosto, e da alínea *g*) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Atribuir à SIRESP — Gestão de Redes Digitais de Segurança e Emergência, S. A. (SIRESP, S. A.), a título de indemnização compensatória pelo cumprimento das obrigações de serviço público, para o ano de 2023, até ao montante de € 26 000 000,00, com o imposto sobre valor acrescentado incluído à taxa legal em vigor.

2 — Autorizar a Secretaria-Geral do Ministério da Administração Interna (SGMAI) a transferir a indemnização compensatória para a SIRESP, S. A., até ao montante máximo previsto no número anterior, a determinar pelo apuramento do cumprimento das obrigações de serviço público efetivamente asseguradas pela SIRESP, S. A.

3 — Estabelecer que os encargos financeiros decorrentes da presente resolução são satisfeitos por verbas inscritas no orçamento da SGMAI.

4 — Determinar que a presente resolução produz efeitos a partir da data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 2 de fevereiro de 2023. — O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

116153144

SUPREMO TRIBUNAL DE JUSTIÇA

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça n.º 3/2023

Sumário: «À contagem da pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor prevista no artigo 69.º do Código Penal aplicam-se, por analogia, nos termos do artigo 4.º do Código de Processo Penal, as regras de contagem da pena de prisão constantes do artigo 479.º do Código de Processo Penal.».

Proc. n.º 38/18.1GEACB-A.C1-A.S1

Acordam no Pleno das Secções Criminais do Supremo Tribunal de Justiça

I

RELATÓRIO

1 — O Ministério Público junto do Tribunal da Relação de Coimbra veio, em 08.10.2021, interpor *recurso extraordinário para fixação de jurisprudência,* do acórdão do Tribunal da Relação de Coimbra de 8.09.2021 proferido no processo n.º 38/18.1GEACB-A.C1 e transitado em julgado em 23.09.2021, alegando encontrar-se em oposição com o acórdão da mesma Relação de 7.07.2021, proferido no processo n.º 178/14.6GTLRA-B.C1, transitado em julgado em 7.09.2021 (acórdão fundamento).

Recebido o recurso no Supremo Tribunal de Justiça, a Conferência da 5.ª secção julgou verificada a oposição de julgados e determinou o seu prosseguimento.

Notificados os interessados, apenas o Ministério Público apresentou alegações, terminando com a seguinte conclusão:

"À contagem da pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor prevista no art. 69.º do CP aplicam-se por analogia as regras estabelecidas nos arts. 479.º do CPP e 24.º da Lei n.º 115/2009, de 12.10."

2 — Colhidos os vistos, o processo foi à conferência do pleno das secções criminais, cumprindo decidir.

II

FUNDAMENTAÇÃO

a) **Da Verificação dos Pressupostos do Recurso de Fixação**

3 — Uma vez que o Pleno pode decidir em sentido contrário ao da conferência da secção (art. 692.º, n.º 4, do CPC, *ex vi* do art. 4.º do CPP), importa verificar se, como esta decidiu, ocorrem ou não, os pressupostos do recurso de fixação, designadamente a oposição de julgados.

Assim.

O recurso extraordinário para fixação de jurisprudência tem por finalidade a obtenção de uma decisão do Supremo Tribunal de Justiça que fixe jurisprudência, "no interesse da unidade do direito", resolvendo o conflito suscitado (art. 445.º, n.º 3, do CPP), relativamente à mesma questão de direito, quando existem dois acórdãos com soluções opostas, no domínio da mesma legislação, assim favorecendo os princípios da segurança e previsibilidade das decisões judiciais e, ao mesmo tempo, promovendo a igualdade dos cidadãos.

O que se compreende, até tendo em atenção, como se diz no ac. do STJ n.º 5/2006, publicado no DR I-A Série de 6.06.2006, que «A uniformização de jurisprudência tem subjacente o *interesse público de obstar à flutuação da jurisprudência* e, bem assim, contribuir para a certeza e estabilidade do direito.»

Ora, a admissibilidade do recurso extraordinário para fixação de jurisprudência depende do preenchimento de requisitos formais e de requisitos materiais, que se extraem dos arts. 437.º e 438.º do CPP.

São requisitos formais de admissibilidade deste recurso extraordinário, desde logo, a legitimidade (art. 437.º, n.º 5, do CPP), que pressupõe interesse em agir, a tempestividade na sua interposição (art. 438.º, n.º 1, do CPP), que é de 30 dias a contar do trânsito em julgado do acórdão proferido em último lugar (que é o acórdão recorrido), a identificação (concretizando) do acórdão fundamento (com o qual o acórdão recorrido se encontra em oposição), incluindo se tiver sido publicado, o lugar da publicação (art. 438.º, n.º 2, do CPP) e o trânsito em julgado do acórdão fundamento (art. 437.º, n.º 4, do CPP).

O interesse do recurso extraordinário de fixação de jurisprudência ser interposto apenas depois do trânsito em julgado quer do acórdão recorrido, quer do acórdão fundamento, portanto estando esgotadas as possibilidades de recurso ordinário, faz sentido, atenta a finalidade em vista de resolver os conflitos existentes na jurisprudência, uniformizando-a e criando maior estabilidade no direito.

Além disso, neste recurso extraordinário, é igualmente preciso ter em particular atenção se estão ou não preenchidos os respetivos requisitos materiais (art. 437.º n.º 1 a n.º 4, do CPP), a saber:

— que os dois acórdãos (*acórdão recorrido*, que será o acórdão proferido em último lugar já transitado em julgado e *acórdão fundamento*, que será o acórdão anterior, transitado em julgado) respeitem à mesma questão de direito;

— tenham sido proferidos no "domínio da mesma legislação" (e, portanto, que não tenha havido alteração legislativa que interfira na parte aplicável ao caso apreciado que será comum ao acórdão recorrido e ao acórdão fundamento);

— "assentem em soluções opostas", partindo de idêntica situação de facto, importando que a oposição dos acórdãos seja expressa (a oposição respeita à decisão e não aos seus fundamentos)[1].

Posto isto, vejamos se, neste caso concreto, estão ou não preenchidos todos os requisitos acima apontados.

Ora, conforme se fundamentou no acórdão preliminar, analisados os autos não há dúvidas que o Ministério Público tem legitimidade para interpor o presente recurso extraordinário para fixação de jurisprudência que, para si é obrigatório (art. 437.º, n.º 2 e n.º 5, do CPP), sendo claro o seu interesse em agir, tendo-o apresentado tempestivamente (art. 438.º, n.º 1, do CPP), em 8.10.2021, uma vez que foi interposto dentro do prazo de 30 dias a contar do trânsito em julgado do acórdão proferido em último lugar, ou seja, do ac. do TRC proferido em 8.09.2021, que apenas transitou em 23.09.2021.

Para além disso, neste seu recurso extraordinário, o recorrente/MP identifica o acórdão fundamento (Ac. do TRC de 7.07.2021, proferido no processo n.º 178/14.6GTLRA-B.C1), ou seja, o acórdão que invoca estar em oposição com o acórdão recorrido proferido no processo n.º 38/18.1GEACB-A.C1 (em 8.09.2021), dando nota do seu trânsito em julgado, tendo sido junta aos autos a respetiva certidão com nota do trânsito (que ocorreu em 7.09.2021).

Portanto, estão preenchidos os pressupostos formais do recurso extraordinário para fixação de jurisprudência.

Resta, agora, apurar, se igualmente se mostram preenchidos os seus pressupostos materiais.

Analisando o acórdão recorrido (ac. do TRC de 8.09.2021 proferido no processo n.º 38/18.1GEACB-A.C1) e o acórdão fundamento (ac. do TRC de 7.07.2021 proferido no processo n.º 178/14.6GTLRA-B.C1), verificamos que se reportam à mesma questão de direito, que é a de saber como se deve fazer a contagem da pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor, se é aplicando os prazos dos arts. 296.º (contagem dos prazos) e 279.º (cômputo do termo) do Código Civil ou se é antes aplicando os prazos do art. 479.º (contagem do tempo de prisão) do CPP.

Além disso, também do confronto do acórdão recorrido e do acórdão fundamento, verifica-se que há identidade de factos entre ambas as decisões, como melhor resulta dos respetivos despachos decisórios impugnados que foram nelas apreciados.

Acresce que, as soluções a que os acórdãos recorrido e fundamento chegaram, foram proferidas no domínio da mesma legislação, ambas se referindo à pena acessória de proibição de conduzir

veículos com motor prevista no art. 69.º do CP, estando em causa a sua execução (art. 500.º do CPP), havendo divergências pelo facto de haver omissão de uma específica norma sobre a contagem do período de proibição de condução, sendo que, para suprir a dita omissão, no acórdão recorrido recorrem ao CPP (concretamente ao art. 479.º) e, no acórdão fundamento recorrem ao CC (concretamente aos arts. 296.º e 279.º).

Em face do exposto, considera-se verificada a necessária oposição de julgados, em conformidade com o disposto no artigo 437.º, n.º 1, do Código de Processo Penal, porquanto os acórdãos assentam em soluções opostas, a partir de idêntica situação de facto, sendo expressa a oposição das respetivas decisões.

b) **Argumentação do acórdão recorrido e do acórdão fundamento e delimitação da questão de direito a decidir**

4.1 — *Assim, argumenta-se no acórdão recorrido proferido no TRC de 8.09.2021, no processo n.º 38/18.1GEACB-A.C1, no que aqui interessa, o seguinte:*

"Constitui objeto do recurso a contagem da pena acessória de proibição de condução de veículos motorizados.

Não existindo norma que preveja especificamente tal contagem, a questão radica na definição da norma a aplicar:

— art. 296.º do C. Civil — que define a "contagem dos prazos" por remissão para o art. 279.º do mesmo diploma, relativo ao "cômputo do termo" das relações jurídicas — como sustenta o digno recorrente; ou

— artigo 479.º do CPP — que define a "contagem do tempo de prisão" — como entendido no despacho recorrido.

[...]

Alega o digno recorrente, na perspetiva da aplicação do citado art. 296.º, que a pena de prisão e a pena acessória de inibição de conduzir constituem realidades distintas, que a pena acessória não restringe nenhum direito fundamental, inexistindo razão para não considerar o período que medeia entre o início e o termo da pena de inibição como um prazo.

No entanto, como "pena", que é, ainda que acessória, não pode deixar de afetar os direitos do condenado, impedindo-o de exercer a condução de veículos a motor na via pública, afetando, além do mais, o seu direito de circular livremente na via pública para que se encontra legalmente habilitado.

Existindo, aliás, uma proximidade axiológica muito mais intensa entre a contagem da pena acessória e a pena de prisão do que com a contagem dos prazos, para efeitos civis, prevista no Código Civil.

Por outro lado, postula o artigo 4.º do CPP: — Nos casos omissos, quando as disposições deste código não puderem aplicar-se por analogia, observam-se as normas do processo civil que se harmonizem com o processo penal e. na falta delas, aplicam-se os princípios gerais de processo penal.

Assim, para além do pressuposto da existência de uma lacuna, o primeiro postulado para o recurso a aplicação de norma subsidiária consiste, assim, em que "as disposições do CPP não puderem aplicar-se".

Ou seja, apenas deve recorrer-se a disposições de outros diplomas quando não existir no CPP previsão que possa ser aplicada, numa interpretação axiológica.

Mesmo quando exista uma verdadeira lacuna, esta deve ser integrada numa perspetiva tópico-retórica tendo em vista a globalidade, unidade e sentido do ordenamento jurídico.

Salvaguardando o devido respeito pelo entendimento diferente (Cfr. designadamente Ac. TRC de 10-03-2021, no recurso 96/20.9PAACB-A.C1), na aludida perspetiva de inserção da questão na ordem jurídica global, ponderam-se, a favor do entendimento da decisão recorrida, os seguintes argumentos:

— Não existe uma lacuna absoluta no CPP, no sentido de um vazio ou omissão total de previsão da contagem da "pena". Com efeito o Código de Processo Penal prevê a contagem da "pena" de

prisão. Prevendo a contagem da pena de prisão, englobará, por argumento de maioria de razão, qualquer "pena" (principal, acessória ou de substituição) que careça de contagem. Bastando uma interpretação teleológica no sentido de que a previsão relativa à "pena" de prisão possa abranger também a "pena" acessória.

— Tanto mais que, nas sucessivas alterações a que foram submetidos desde a respetiva entrada em vigor, quer no Código Penal quer no CPP as penas acessórias têm vindo a ganhar autonomia que não tinham na redação originária dos aludidos diplomas, obrigando a preencher os pontos omissos das penas acessórias com o regime das penas principais — veja-se, a título de exemplo, a necessidade de uniformização da jurisprudência relativamente ao cúmulo jurídico de penas acessórias, resolvida pelo Acórdão do STJ para Uniformização de Jurisprudência (AUJ) n.º 2/2018 de 11.01.2018, publicado no DR SI de 12.02.2018) que decidiu: "Em caso de concurso de crimes, as penas acessórias de proibição de conduzir veículos com motor, com previsão no n.os 1, alínea *a*) do artigo 69.º do Código Penal, estão sujeitas a cúmulo jurídico."

— No mesmo sentido aponta o princípio da "suficiência do processo penal" previsto no art. 7.º do CPP.

Neste sentido decidiu o recente Ac. TRC de 09.06.2021, no recurso n.º 54/18.3GCAB-A.C1, publicado em www.dgi.pt.

Assim, com os aludidos fundamentos aduzidos no Acórdão TRC de 23/06/2021 proferido no âmbito do recurso n.º 34/19.1GEACB-B, conclui-se que a decisão recorrida não merece censura."

4.2 — Por sua vez, argumenta-se no acórdão fundamento (ac. do TRC de 7.07.2021 proferido no processo n.º 178/14.6GTLRA-B.C1), consoante transcrição sem negritos, nem sublinhados, no que interessa à presente decisão:

"Cumpre apreciar e decidir:

Sendo o objeto do recurso delimitado pelas conclusões extraídas da correspondente motivação (artigos 403.º, n.º 1 e 412º, n.º 1 do Código de Processo Penal), uma questão vem colocada pelo recorrente à apreciação deste tribunal:

— Saber se o cômputo do prazo da pena acessória de inibição de conduzir deve obedecer ao previsto nos artigos 296.º e 279.º, do Código Civil.

[...]

O despacho recorrido considera que a duração da pena acessória não é um prazo, mas uma pena, não sendo, por isso, legitimo aplicar ao cômputo da pena acessória uma norma que respeita ao cômputo de prazos.

Não acompanhamos, salvo o devido respeito, a orientação que dele consta, sendo certo que recentemente, no acórdão por nós proferido, no dia 10 de marco de 2021, no âmbito do processo n.º 96/20.9PAACB.C1, publicado em www.dgsi.pt, a propósito desta questão, expandimos o seguinte raciocínio:

"Com efeito, o artigo 69.º, n.º 6, do Código Penal, consagra o seguinte:

"Não conta para o prazo da proibição o tempo em que o agente estiver privado da liberdade por força de medida de coação processual, pena ou medida de segurança." (nosso negrito).

Face ao teor da citada norma, é inequívoco que o tempo de proibição configura um prazo.

Como bem refere o recorrente, não devemos confundir a pena, enquanto consequência jurídica da prática do crime, com a duração dessa mesma pena, correspondente ao lapso de tempo durante o qual a pena produz os seus efeitos.

Estamos perante duas realidades diferentes.

A este propósito, consideramos pertinente citar o Acórdão do STJ n.º 4/2012, publicado no *Diário da República* n.º 98/2012, Série I, de 21 de maio de 2012:

"[...]

Durante os trabalhos preparatórios do Código Civil foi, efetivamente, sentida a necessidade de firmar regras unitárias sobre a contagem dos prazos (Vaz Serra, Boletim do Ministério da Justiça, n.os 50, p. 92, 105, p. 242, e 107, p. 249), *havendo-se na oportunidade destacado que, no direito alemão, 'as regras dos §§ 187.º a 193.º valem, não só para o direito privado, mas também [...] para todas as esferas do direito, valem, como diz o § 186.º, para os prazos e termos contidos nas leis, resoluções judiciais e negócios jurídicos, em especial também para [...] o direito político' (Vaz Serra, Boletim do Ministério da Justiça, n.º 50, p. 93).*

Pires de Lima e Antunes Varela (Código Civil Anotado, 2.ª ed., ano i, p. 250) t*ambém reconhecem que, mercê do artigo 296.º, as normas do artigo 279.º se aplicam 'tanto no campo do direito privado como no direito público', e outro não foi o entendimento do Assento de 5 de dezembro de 1973 (Boletim do Ministério da Justiça, n.º 232, p. 37) ao ordenar a aplicação da alínea c) do artigo 279.º do Código Civil à contagem da pena de prisão fixada em meses — matéria que não ultrapassa a órbita do direito público.*

Técnica defeituosa, sem dúvida, a de, em diploma de direito privado, se traçar o regime de outros ramos de direito; mas, de qualquer modo, orientação preferível à adotada na Itália, onde a disciplina do cômputo do tempo estabelecida no Código Civil a respeito da prescrição é forçada a alargar-se a todos os casos em que o cômputo do tempo tenha relevância jurídica (Santoro-Passarelli, Teoria Geral do Direito Civil, tradução de Manuel de Alarcão, p. 87).»

[...]

O atual Código Civil chamou a si a completa estatuição dos princípios genéricos do cômputo do tempo, por isso que pelo Decreto-Lei n.º 47 690, de 11 de maio de 1967, foram suprimidos os n.os 1 e 3 do citado artigo 143.º do Código de Processo Civil e no artigo 296.º afirmou, a propósito da contagem dos prazos, que 'as regras constantes do artigo 279.º são aplicáveis, na falta de disposição especial em contrário, aos prazos e termos fixados por lei, pelos tribunais ou por qualquer outra autoridade'.

[...]." (nossos negritos).

Do exposto, resulta que os princípios da lei civil em sede de contagem de prazos se apliquem a outros ramos do direito.

O artigo 296.º, do Código Civil manda aplicar as regras do artigo 279.º, do mesmo diploma legal, na falta de disposição especial em contrário, aos prazos e termos fixados por lei, pelos tribunais ou por qualquer outra autoridade.

O artigo 279.º, do Código Civil, dispõe sobre o cômputo do termo, da seguinte forma:

«À fixação do termo são aplicáveis, em caso de dúvida, as seguintes regras:

a) Se o termo se referir ao princípio, meio ou fim do mês, entende-se como tal, respetivamente, o primeiro dia, o dia 15 e o último dia do mês; se for fixado no princípio, meio ou fim do ano, entende-se, respetivamente, o 1.º dia do ano, o dia 30 de junho e o dia 31 de dezembro;

b) Na contagem de qualquer prazo não se inclui o dia, nem a hora, se o prazo for de horas, em que ocorrer o evento a partir do qual o prazo começa a correr;

c) O prazo fixado em semanas, meses ou anos, a contar de certa data, termina às 24 horas do dia que corresponda, dentro da última semana, mês ou ano, a essa data; mas, se no último mês não existir dia correspondente, o prazo finda no último dia desse mês;

d) É havido, respetivamente, como prazo de uma ou duas semanas o designado por 8 ou 15 dias, sendo havido como prazo de um ou dois dias o designado por vinte e quatro ou quarenta e oito horas;

e) O prazo que termine em domingo ou dia feriado transfere-se para o 1.º dia útil; aos domingos e dias feriados são equiparadas as férias judiciais, se o ato sujeito a prazo tiver de ser praticado em juízo.»

Assim sendo, assiste razão ao recorrente."

Pois bem, sempre salvo o devido respeito, não vemos motivo para alterar a orientação por nós seguida no acórdão acabado de transcrever.»

4.3 — Da oposição entre o acórdão recorrido e o acórdão fundamento conclui-se que a questão sobre a qual importa fixar jurisprudência é a seguinte:

— havendo que executar a pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor prevista no artigo 69.º do CP em que o arguido foi condenado, para efetuar a contagem do respetivo período, na falta de norma expressa, particular, nessa concreta matéria, entendendo-se que existe uma lacuna carecida de integração (artigo 4.º do CPP), deverá aplicar-se, por analogia, o disposto no artigo 479.º do CPP ou antes recorrer-se ao disposto nos artigos 296.º e 279.º do CC.

***c*) Natureza da pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor prevista no art. 69.º do CP**

5 — A resposta à questão de direito que importa solucionar pressupõe, em primeiro lugar, que se caraterize ou define a natureza da pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor prevista no artigo 69.º do Código Penal.

Como sabido, esta pena acessória tem um determinado período de duração (entre 3 meses e 3 anos), sendo aplicável, por referência a determinados tipos legais de crime, a pessoas individuais, no circunstancialismo definido no seu artigo 69.º, do Código Penal.

Aliás, em termos sistemáticos, insere-se na parte geral do Código Penal, no Título III Das consequências jurídicas do facto, Capítulo III Penas acessórias e efeitos das penas, estando a execução das penas acessórias prevista no Código de Processo Penal, no Livro X das Execuções, Título III Da execução das penas não privativas de liberdade, Capítulo IV Da execução das penas acessórias.

Como sintetiza Maria João Antunes[2], «As penas acessórias aplicam-se por referência ao conteúdo do ilícito típico; ligam-se, necessariamente, à culpa do agente, que é o seu pressuposto e limite; justificam-se de um ponto de vista preventivo; e são determinadas concretamente em função dos critérios gerais de determinação da medida da pena prevista no artigo 71.º do CP, a partir de uma moldura que estabelece os seus limites (mínimo e máximo) de duração. Neste sentido, há penas que o legislador denomina de "acessórias" que, em bom rigor, o não são.»

Como resulta do n.º 1 do próprio artigo 69.º, do Código Penal, esta pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor depende da aplicação de uma pena principal, ou de uma pena de substituição, na sentença condenatória[3].

Olhando, em geral, para o leque das reações penais previstas no Código Penal, podemos confirmar que, na lei penal fundamental se preveem penas principais (que são a pena de prisão e a pena de multa), penas de substituição (que, em resumo, são aquelas que vão sendo previstas para substituir ou ser aplicadas em vez das penas principais, verificados determinados pressupostos) e penas acessórias (que são penas adjuvantes das penas principais).

O que, apesar das sucessivas alterações do Código Penal (que não tem sido pródigo a nível da previsão de uma maior variedade de reações penais em geral), ainda se conforma com os ensinamentos de Jorge de Figueiredo Dias[4], quando afirma que "O estudo institucional das penas abrange as penas principais (a pena privativa da liberdade ou pena de prisão e a pena pecuniária ou pena de multa) e as penas acessórias (isto é, aquelas que não podem ser cominadas na sentença condenatória sem que simultaneamente tenha sido aplicada uma pena principal)" e ainda as "chamadas penas de substituição. Nelas se trata de penas que são concretamente aplicadas em vez das penas principais legalmente previstas para os crimes da PE do CP (máxime, das penas de prisão)."

E, como "pena" também foi tratada por Jorge de Figueiredo Dias[5], em reunião de 29 de Maio de 1989 da Comissão Revisora que, teve por base de trabalho o Anteprojeto de Revisão do Código Penal (Ministério da Justiça — Julho de 1987), quando discutiram a norma da "proibição de conduzir veículos motorizados" prevista no artigo 68.º-A, salientando o mesmo Professor que se tratava de uma "uma necessidade político-criminal, correspondendo, com algumas alterações, à formulação proposta no Anteprojeto" do Código Penal que então se discutia.

Apesar das diferentes penas acessórias hoje previstas no Código Penal, também, entre outras, quanto a esta concreta pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor (art. 69.º),

Maria João Antunes[6], não tem dúvidas em a classificar como uma "verdadeira pena", precisamente pelas suas caraterísticas, tão próximas das penas principais.

E, no mesmo sentido vai Germano Marques da Silva[7], quando a propósito da pena acessória de proibição de conduzir veículos motorizados refere que "é sempre aplicada cumulativamente com a pena principal aplicada aos crimes enumerados no art. 69.º, n.º 1. Neste caso a pena acessória tem mais a natureza de pena cumulativa já que a sua aplicação depende tão-só da condenação pela prática dos crimes previstos no art. 69.º, n.º 1."

Acrescenta o mesmo Autor[8] (*ob. cit.*, p. 222), que "O procedimento para a execução das penas acessórias está estabelecido nos arts. 499.º e 500.º do Código de Processo Penal, sendo que a regra é a de que, para além dos casos expressamente dispostos naqueles artigos, o tribunal ordena as providências necessárias para a execução da pena acessória (n.º 6 do art. 499.º do CPP). Esta regra é muito importante porque além das penas acessórias previstas no Código Penal há muitas outras previstas por legislação avulsa e normalmente nada se dispõe sobre o modo da sua execução."

Aliás, Germano Marques da Silva[9], realça a natureza penal da sanção acessória de proibição de conduzir veículos motorizados (art. 69.º do CP), quando a distingue da sanção de natureza administrativa prevista no Código da Estrada (então prevista no art. 141.º, hoje correspondente ao art. 147.º do CE) de inibição de conduzir.

De resto, como bem esclarece Maria da Conceição Ferreira da Cunha[10], «as penas acessórias, para serem verdadeiras penas e não efeitos das penas (ou, então, efeitos crimes) "disfarçados" de penas acessórias, por uma "burla de etiquetas", deverão ter por limite a culpa do agente, e perseguir finalidades preventivas, sendo determinadas, em concreto, pelos mesmos critérios que orientam a determinação das penas principais. Terão um efeito preventivo adjuvante destas, não deixando de ser penas, o que pressupõe, desde logo, a sua intransmissibilidade, a sua ligação à censurabilidade pessoal do agente, e a existência de limites mínimos e máximos para a sua duração, claramente determinados na lei. Cremos que, sendo penas, se deverão relacionar com o conteúdo dos ilícitos criminais e não com o *quantum* da pena principal, podendo, no entanto, relacionar-se ainda com ambos os aspetos.»

A mesma Autora[11], a propósito desta concreta pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor, também lhe atribui a natureza de uma pena, atenta as suas caraterísticas (igualmente assinaladas por Maria João Antunes), chamando à atenção que "é também subsidiária (art. 69.º, n.º 7) face à medida de segurança do art. 101.º (cassação do título e interdição da concessão do título de condução de veículo com motor)" e, notando, adiante, "parece fazer sentido que, para casos menos graves se aplique a pena acessória (ancorada na culpa do agente) e, para casos mais graves (de verdadeira perigosidade), se aplique a medida de segurança."

Portanto, em geral, entre a doutrina, podemos afirmar que esta concreta pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor, prevista no artigo 69.º do Código Penal, assume natureza (usando as palavras de Maria João Antunes) de uma "verdadeira pena".

Posição essa que é seguida pela maior parte, senão praticamente por toda a jurisprudência[12], desde que esta pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor, foi introduzida e clarificada no Código Penal, com a revisão aprovada pelo DL n.º 48/95, de 15.03, desde logo tendo em atenção as suas características, a sua distinção em relação aos efeitos das penas[13] e também quanto à medida de inibição de conduzir prevista no Código da Estrada.

E, estando a sua aplicação dependente da condenação na pena principal[14], tendo uma "função preventiva adjuvante da pena principal", a pena acessória não é "automática" (arts. 65.º do CP e 30.º, n.º 4, da CRP), tratando-se de «uma "sanção [penal]" (ainda que acessória, mas submetida aos princípios gerais da pena, como os da legalidade, proporcionalidade, jurisdicionalidade), de duração variável, em função da gravidade do crime e/ou do fundamento que justifica a privação do direito»[15].

Portanto, a pena acessória (com a sua moldura abstrata) é uma (ao lado da pena principal) das consequências penais que o legislador previu para determinados crimes que sejam cometidos pelos condenados.

Ora, assim sendo, importa, em segundo lugar, analisar como o legislador previu a execução desta pena acessória.

d) **Execução da pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor prevista no art. 69.º do CP**

6 — Já vimos acima que a execução das penas está prevista no Código de Processo Penal, no seu Livro X (Das execuções), sendo precisamente no Título III, reservado à execução das penas não privativas da liberdade, que o legislador inseriu o capítulo IV, relativo à execução das penas acessórias, regulamentando-a nos seus artigos 499.º (decisão e trâmites) e 500.º (proibição de condução).

Particularmente, dispõe o artigo 500.º (Proibição de condução) do Código Penal

1 — A decisão que decretar a proibição de conduzir veículos motorizados é comunicada à Direcção-Geral de Viação.

2 — No prazo de 10 dias a contar do trânsito em julgado da sentença, o condenado entrega na secretaria do tribunal, ou em qualquer posto policial, que a remete àquela, a licença de condução, se a mesma não se encontrar já apreendida no processo.

3 — Se o condenado na proibição de conduzir veículos motorizados não proceder de acordo com o disposto no número anterior, o tribunal ordena a apreensão da licença de condução.

4 — A licença de condução fica retida na secretaria do tribunal pelo período de tempo que durar a proibição. Decorrido esse período a licença é devolvida ao titular.

5 — O disposto nos n.os 2 e 3 é aplicável à licença de condução emitida em país estrangeiro.

6 — No caso previsto no número anterior, a secretaria do tribunal envia a licença à Direcção-Geral de Viação, a fim de nela ser anotada a proibição. Se não for viável a apreensão, a secretaria, por intermédio da Direcção-Geral de Viação, comunica a decisão ao organismo competente do país que tiver emitido a licença.

Por sua vez, dispõe o artigo 69.º (Proibição de conduzir veículos com motor) do Código Penal

1 — É condenado na proibição de conduzir veículos com motor por um período fixado entre três meses e três anos quem for punido:

a) Por crimes de homicídio ou de ofensa à integridade física cometidos no exercício da condução de veículo motorizado com violação das regras de trânsito rodoviário e por crimes previstos nos artigos 291.º e 292.º;

b) Por crime cometido com utilização de veículo e cuja execução tiver sido por este facilitada deforma relevante; ou

c) Por crime de desobediência cometido mediante recusa de submissão às provas legalmente estabelecidas para deteção de condução de veículo sob efeito de álcool, estupefacientes, substâncias psicotrópicas ou produtos com efeito análogo.

2 — A proibição produz efeito a partir do trânsito em julgado da decisão e pode abranger a condução de veículos com motor de qualquer categoria.

3 — No prazo de 10 dias a contar do trânsito em julgado da sentença, o condenado entrega na secretaria do tribunal, ou em qualquer posto policial, que remete àquela, o título de condução, se o mesmo não se encontrar já apreendido no processo.

4 — A secretaria do tribunal comunica a proibição de conduzir à Direcção-Geral de Viação no prazo de 20 dias a contar do trânsito em julgado da sentença, bem como participa ao Ministério Público as situações de incumprimento do disposto no número anterior.

5 — Tratando-se de título de condução emitido em país estrangeiro com valor internacional, a apreensão pode ser substituída por anotação naquele título, pela Direcção-Geral de Viação, da proibição decretada. Se não for viável a anotação, a secretaria, por intermédio da Direcção-Geral de Viação, comunica a decisão ao organismo competente do país que tiver emitido o título.

6 — Não conta para o prazo da proibição o tempo em que o agente estiver privado da liberdade por força de medida de coação processual, pena ou medida de segurança.

7 — Cessa o disposto no n.º 1 quando, pelo mesmo facto, tiver lugar a aplicação de cassação ou de interdição da concessão do título de condução nos termos do artigo 101.º

A questão que se coloca no presente recurso extraordinário, que gerou oposição de julgados, é a de saber como contar a pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor prevista no artigo 69.º do Código Penal, em que o arguido foi condenado, quando essa pena é executada, visto o disposto no artigo 500.º do Código de Processo Penal.

Conjugando o disposto no artigo 500.º, n.º 4, do Código de Processo Penal com o artigo 69.º, n.º 2 e n.º 3 do Código Penal, deduz-se que a pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor é de cumprimento contínuo (como resulta do artigo 500.º, n.º 4, do CPP, particularmente do segmento "pelo período de tempo que durar a proibição."), o que, nesse aspeto, diremos que se torna equivalente à pena de prisão, cuja execução é de cumprimento continuado.

Aliás, nem se prevê no mesmo artigo 500.º do Código de Processo Penal, nem em qualquer outra disposição legal, a possibilidade do seu cumprimento "descontinuado" ou sequer que possa ser substituído por outra forma de cumprimento, que não seja a entrega de título de condução ou a sua apreensão.

Tão pouco é passível de atenuação especial, nem de suspensão na sua execução, até considerando a função e natureza da pena acessória prevista no artigo 69.º do Código Penal.

Claro que, é na sentença condenatória que o juiz ordena a entrega do título de condução no prazo legal, sob a cominação de, não o fazendo, o condenado incorrer no crime de desobediência previsto no artigo 348.º, n.º 1, al*ínea b*), do CP (*v.g*. ac. fixação n.º 2/2013).

Mas, independentemente do tipo de crime ou crimes em que o condenado pode incorrer, consoante o momento em que entrega ou não entrega o título de condução ou em que posteriormente é intercetado a conduzir (mesmo sem ter entregue o referido título ou após o ter entregue) coloca-se sempre a diferente questão de saber como efetuar a contagem da pena acessória imposta (ou seja, não pode confundir-se a produção de efeitos da proibição de conduzir a partir do trânsito em julgado da decisão condenatória, como determina o art. 69.º, n.º 2, do CP, com a diferente questão da contagem do período de tempo de duração da pena acessória fixada na mesma decisão).

E, se é certo que a contagem continuada do período de tempo de duração de proibição de conduzir veículos com motor será feita, após trânsito em julgado da sentença condenatória, desde a data da entrega de título de condução ou desde a data da sua apreensão (e só desde o trânsito em julgado da sentença condenatória se a apreensão do título de condução tivesse ocorrido anteriormente), a verdade é que articulando o artigo 69.º do Código Penal por um lado e o artigo 500.º do Código Processo Penal por outro lado, não encontramos uma resposta direta à questão colocada, de saber como efetuar a sua contagem.

Ou seja, conclui-se que existe uma lacuna legal carecida de integração (art. 4.º do CPP), para efetuar a contagem do respetivo período de proibição de conduzir veículos com motor, na falta de norma expressa, particular, nessa concreta matéria relativa à dita pena acessória prevista no artigo 69.º do Código Penal.

E isso, não obstante as duas referidas normas (artigos 69.º do CP e 500.º do CPP), apesar das alterações e reformas que vem sendo introduzidas a tais diplomas fundamentais, continuarem a referir-se à Direção-Geral de Viação (DGV), que já foi extinta, sendo hoje a entidade equivalente a Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR).

e) **Integração da lacuna (artigo 4.º do CPP**) **quanto à forma de efetuar a contagem do período de proibição de conduzir veículos com motor (artigo 69.º do CP**)

7 — Importa, agora, verificar como integrar a lacuna existente relativa à ausência de uma resposta expressa à questão colocada, de saber como se efetua a contagem da pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor prevista no artigo 69.º do Código Penal.

Dispõe o artigo 4.º (integração de lacunas) do Código de Processo Penal

Nos casos omissos, quando as disposições deste Código não puderem aplicar-se por analogia, observam-se as normas do processo civil que se harmonizem com o processo penal e, na falta delas, aplicam-se os princípios gerais do processo penal.

Ora, sobre a questão da contagem da pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor prevista no artigo 69.º do Código Penal formaram-se essencialmente duas correntes:

— uma, maioritária, que segue a posição do acórdão recorrido[16], no sentido de ser aplicável, por analogia, o disposto no artigo 479.º do CPP; e,

— outra, minoritária, que segue a do acórdão fundamento[17], no sentido de ser antes aplicável o disposto nos artigos 296.º e 279.º do Código Civil.

Acima já foi exposto, o essencial da argumentação de cada uma das referidas posições opostas.

Neste caso concreto, a pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor (artigo 69.º do CP) não perde a sua natureza e características, pelo facto de ter um determinado período de duração, como sucede, com as demais penas, sejam principais ou acessórias.

E, também a sua execução (que pressupõe sempre o trânsito em julgado da decisão penal condenatória, visto o disposto no art. 467.º, n.º 1, do CPP) é de cumprimento contínuo, tal como sucede, com qualquer pena, nomeadamente com a pena de prisão.

Por sua vez, quanto à questão de "não contar para o prazo de proibição", ou seja, não contar para efeitos de desconto no prazo de proibição, o período de tempo que o agente estiver privado da liberdade por força de medida de coação processual, pena ou medida de segurança previsto no art. 69.º, n.º 6, do Código Penal, apenas revela uma preocupação do legislador, relacionado com razões de justiça material.

O que mostra que, nesse aspeto, o legislador quis distanciar-se do regime que estabeleceu (com oposto conteúdo) relativo ao desconto que estabeleceu quanto ao cumprimento, nomeadamente, da pena de prisão, previsto nos artigos 80.º a 82.º do CP.

De resto, como já foi assinalado, a aplicação desta pena acessória depende da aplicação de uma pena principal ao condenado (art. 69.º, n.º 1, do CP), pelo que está em causa a execução de penas, que naturalmente, consoante os casos, tem um determinado período de duração de cumprimento continuado, que devem seguir um regime que seja encontrado no âmbito do mesmo sistema processual-penal em que se inserem.

Não se pode é confundir o fim daquela norma aludida no artigo 69.º, n.º 6, do CP, que era assinalar o "não desconto" de determinadas medidas na contagem do prazo da proibição, com a retirada da ilação de que o tempo de duração da pena acessória configura nada mais do que um "prazo", como se pretende no acórdão fundamento, para depois se invocar, sem mais, ser de aplicar as regras relativas ao prazo previstas no Código Civil (arts. 296.º e 279.º).

Com efeito, a leitura atomística que é feita no acórdão fundamento, retirando de uma só palavra ("prazo"), contida numa norma relativa ao dito "não desconto" contido no n.º 6 do artigo 69.º do CP, desvirtua o sentido que o legislador pretendeu atribuir a esse dispositivo e, para além disso, ao ignorar os passos prévios previstos no artigo 4.º do CPP, atropela as regras do preenchimento das lacunas, na medida em que nem averiguou se havia alguma disposição do Código de Processo Penal que pudesse ser aplicada por analogia.

Aliás, a solução sugerida no acórdão fundamento levaria até à inutilidade, entre outras normas, do disposto no artigo 479.º (contagem do tempo de prisão) do CPP e do próprio artigo 41.º, n.º 4, do Código Penal, quando se refere, em primeiro lugar, aos critérios estabelecidos na lei processual penal.

Com efeito, segundo o n.º 4 do artigo 41.º (Duração e contagem dos prazos da pena de prisão), do Código Penal, "A contagem dos prazos da pena de prisão é feita segundo os critérios estabelecidos na lei processual penal e, na sua falta, na lei civil."

Ora, com essa norma, para a contagem dos prazos da pena de prisão, o legislador deu preferência aos critérios estabelecidos na lei processual penal (nomeadamente ao disposto no artigo 479.º do CPP) e, na falta de regulamentação, é que remeteu para a lei civil.

O que faz todo o sentido, olhando até aos fins do próprio processo penal e unidade que deve presidir ao sistema penal.

Não se pode fazer dessa norma letra morta e, seguindo o mesmo raciocínio do acórdão fundamento (aqui apenas para evidenciar a sua falta de razão) interpretar, porque há uma referência à palavra "prazos" no art. 41.º, n.º 4, do Código Penal, que então haveria que atender, para efeitos de contagem dos prazos da pena de prisão, à lei civil.

Portanto, estando o processo na fase da execução da pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor, o facto de a mesma se reportar ao cumprimento de um determinado período de tempo, não altera a sua natureza, nem o seu regime de execução.

E essa conclusão não é alterada pelo facto de a lei estabelecer no art. 69.º, n.º 6, do CP, que não operam no prazo de duração da proibição de conduzir veículos com motor, o tempo em que o agente estiver privado da liberdade por força de medida de coação processual, pena ou medida de segurança.

Acrescenta-se que, não há razão para que haja um tratamento diferenciado, a nível da contagem do período de duração, entre a execução da pena de prisão e a execução da pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor, sabido que esta também restringe direitos fundamentais (abrangendo a proibição de conduzir veículos com motor de qualquer categoria — artigo 69.º, n.º 2, do Código Penal) e tem uma natureza penal próxima, para efeitos de contagem, à da pena de prisão, até considerando a data do seu início (na pena acessória acontece, por regra, no dia da entrega do título de condução ou da sua apreensão e, no caso da pena de prisão acontece com a detenção/prisão do arguido, sem prejuízo da eventual aplicação das regras relativas ao desconto se for o caso, para efeitos de liquidação da pena), justificando-se, em nome da unidade do sistema penal e processual penal, que a mesma equivalência ocorra a nível da data do termo da sua duração.

As interpretações efetuadas neste acórdão estão de acordo com o princípio da legalidade, com o "fim almejado pela norma", mostrando-se, ainda, racional e funcionalmente justificadas.

Apelando, ainda, ao artigo 9.º do Código Civil, podemos acrescentar que não há quaisquer ambiguidades quanto às interpretações apontadas, atendendo "ao espírito do legislador, à unidade do sistema jurídico, às circunstâncias em que a Lei foi elaborada e ao contexto em que a mesma deverá ser aplicada".

De resto, considerando até o sentido pedagógico e ressocializador subjacente à pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor, enquanto verdadeira pena estabelecida no artigo 69.º do Código Penal, compreende-se que a sua execução acompanhe as regras de contagem do cumprimento da pena de prisão, sob pena de se esvaziar o seu (da pena acessória) conteúdo útil, atendendo ao seu escopo, às exigências de socialização que lhe são inerentes, bem como considerando os objetivos de defesa da sociedade.

Impõe-se, pois, concluir, que a lacuna legal existente (art. 4.º do CPP), relativa ao cômputo da pena acessória de proibição de conduzir veículo com motor, deve ser suprida pela aplicação, por analogia, do disposto no artigo 479.º do CPP.

Daí que, nos termos do mesmo artigo 4.º do CPP, haja um impedimento legal, para suprir a apontada lacuna, com recurso a outras normas, como pretendido no acórdão fundamento.

Assim, confirma-se o acórdão recorrido, impondo-se que a lacuna legal existente (art. 4.º do CPP), relativa ao cômputo da pena acessória de proibição de conduzir veículo com motor prevista no artigo 69.º do CPP, seja suprida pela aplicação, por analogia, das regras da contagem da pena de prisão constantes do artigo 479.º do CPP.

IV

DISPOSITIVO

Em face do exposto, os Juízes que constituem o Pleno das secções criminais do Supremo Tribunal de Justiça, decidem:

a) confirmar o acórdão recorrido; e,
b) fixar a seguinte jurisprudência:

«À contagem da pena acessória de proibição de conduzir veículos com motor prevista no artigo 69.º do Código Penal aplicam-se, por analogia, nos termos do artigo 4.º do Código de Processo Penal, as regras de contagem da pena de prisão constantes do artigo 479.º do Código de Processo Penal.»

Sem custas.

Oportunamente, cumpra-se o disposto no artigo 444.º, n.º 1, do Código de Processo Penal.

[1] Paulo Pinto de Albuquerque, *Comentário do Código de Processo Penal à luz da Constituição da República e da Convenção Europeia dos Direitos do Homem*, 4.ª edição, Universidade Católica Editora, 2011, p. 1192. Na jurisprudência, por exemplo, acórdãos do STJ de 27.09.2006 (Armindo Monteiro), de 2.10.2008 (Simas Santos) publicados no site da dgsi.pt.

[2] Maria João Antunes, *Penas e Medidas de Segurança*, 2.ª edição, Almedina, Coimbra, 2022, p. 43.

[3] Assim, Maria João Antunes, *ob. cit*., p. 26.

[4] Jorge de Figueiredo Dias, *Direito Penal Português, Parte Geral, II As Consequências Jurídicas do Crime*, Aequitas, Editorial Notícias, Lisboa, 1993, p. 43.

[5] Jorge de Figueiredo Dias, *in Código Penal, Actas e Projecto da Comissão Revisora*, Ministério da Justiça, Rei dos Livros, Lisboa, 1993, p. 75.

[6] Maria João Antunes, *Consequências jurídicas do Crime*, Lições para os alunos da disciplina de Direito Penal III da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2007-2008, pp. 18-19, salientando: "Estão aqui em causa verdadeiras penas: ligam-se, necessariamente, à culpa do agente, justificam-se de um ponto de vista preventivo, e são determinadas concretamente em função dos critérios gerais de determinação da medida da pena previstos no artigo 71.º do CP, a partir de uma moldura que estabelece o limite mínimo e máximo de duração. Em matéria de execução vale o disposto nos artigos 499.º e 500.º do CPP [...]."

[7] Germano Marques da Silva, *Direito Penal Português, Parte Geral, III Teorias Das Penas e Medidas de Segurança*, 2.ª edição revista e atualizada, Editorial Verbo, Lisboa, 2008, p. 82.

[8] Germano Marques da Silva, *ob. cit.*, p. 222.

[9] Germano Marques da Silva, *Crimes Rodoviários Pena Acessória e Medidas de Segurança*, Universidade Católica Portuguesa, Lisboa, 1996, pp. 29-30.

[10] Maria da Conceição Ferreira da Cunha, *As Reações Criminais no Direito Português*, 1.ª edição, Universidade Católica Editora, Porto, 2022, pp. 274-275.

[11] Maria da Conceição Ferreira da Cunha, *ob. cit*., pp. 285-286.

[12] E isso, não obstante alguma discussão que surgiu, designadamente, sobre a constitucionalidade do art. 69.º, n.º 1, do CP, a que o TC respondeu que não era inconstitucional — ver, por todos, ac. do TC n.º 53/2011 (relatado por Cura Mariano) — , mas que para a decisão da questão de direito aqui em questão não releva.

[13] Tratando-a igualmente como "uma verdadeira pena acessória" e, assim, excluindo que seja um efeito da pena, Paulo Pinto de Albuquerque, *Comentário do Código Penal à luz da Constituição da República e da Convenção Europeia dos Direitos do Homem*, Universidade Católica Editora, Lisboa, 2021, p. 377.

[14] Como se diz no Ac. do TC n.º 202/2000, *DR 2.ª série* de 11/10/2000, "As *sanções penais acessórias* são aquelas que só podem ser pronunciadas na sentença condenatória conjuntamente com uma *pena principal*. [...] De um ponto de vista puramente teorético distinguem-se, pois, tais sanções dos chamados *efeitos das penas*, que são consequências determinadas pela aplicação de uma pena, principal ou acessória; e, em particular, distinguem-se das penas acessórias por não assumirem a natureza de verdadeiras *penas,* por lhes faltar o sentido, a justificação, as finalidades e os limites próprios daquelas.". E, mais à frente, acrescenta-se: "Como se disse, as penas acessórias distinguem-se das penas principais uma vez que a condenação nestas é condição necessária (embora não suficiente) da sua aplicação, sendo, porém, ainda necessário que o juiz comprove, perante o facto, a existência de uma justificação material para a sua aplicação."

[15] Assim Jorge Miranda e Rui Medeiros, *Constituição Portuguesa Anotada*, I, Coimbra Editora, Coimbra, 2005, p. 338.

[16] Ver do TRC, entre outros, o ac. de 9.06.2021, proferido no processo n.º 54/18.3GCACB-A.C1, ac. de 10.11.2021, proferido no processo n.º 214/20.7GAACB-AC1, ac. de 19.01.2022, proferido no processo n.º 111/19.9GBACB.C1;

[17] Ver ac. do TRC de 10.03.2021, proferido no processo n.º 96/20.9PAACB-A.C1.

Supremo Tribunal de Justiça, 15 de Dezembro de 2022. — *Maria do Carmo da Silva Dias* (relatora) — *Pedro B. Ferreira Dias — Leonor Furtado — Teresa de Almeida — Ernesto Carlos dos Reis Vaz Pereira — Helena Moniz — José Luís Lopes da Mota — Maria da Conceição Simão Gomes — Nuno António Gonçalves — Paulo Jorge Fonseca Ferreira da Cunha — Maria Teresa Féria Gonçalves de Almeida — Eduardo Almeida Loureiro — António Gama — Sénio Alves — João Guerra — Ana Maria Barata de Brito — Orlando M. J. Gonçalves*.

116153217

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Presidência do Governo

Decreto Regulamentar Regional n.º 5/2023/M

Sumário: Altera o Decreto Regulamentar Regional n.º 1/2020/M, de 2 de janeiro, alterado pelo Decreto Regulamentar Regional n.º 29/2020/M, de 5 de maio, este último retificado pela Declaração de Retificação n.º 21/2020, de 26 de maio, que aprova a orgânica da Secretaria Regional de Saúde e Proteção Civil.

Altera o Decreto Regulamentar Regional n.º 1/2020/M, de 2 de janeiro, alterado pelo Decreto Regulamentar Regional n.º 29/2020/M, de 5 de maio, este último retificado pela Declaração de Retificação n.º 21/2020, de 26 de maio, que aprova a orgânica da Secretaria Regional de Saúde e Proteção Civil

Considerando que o Decreto Regulamentar Regional n.º 1/2023/M, de 6 de janeiro, veio proceder à reorganização da estrutura e funcionamento do XIII Governo Regional da Madeira, aprovado pelo Decreto Regulamentar Regional n.º 9/2021/M, de 27 de agosto, alterado pelos Decretos Regulamentares Regionais n.os 10/2021/M, de 3 de novembro, e 16/2021/M, de 20 de dezembro, redefinindo os setores acometidos à Secretaria Regional de Saúde e Proteção Civil no respetivo artigo 6.º, bem como as entidades tuteladas pela mesma.

Assim, importa refletir a aludida reorganização na orgânica da Secretaria Regional de Saúde e Proteção Civil, nomeadamente, contemplando na mesma o setor das políticas públicas integradas e longevidade.

Considerando que dar respostas aos desafios da longevidade passa por uma melhor abordagem estratégica do envelhecimento saudável, que deve incidir sobre a integração de cuidados e sobre o alinhamento dos sistemas de saúde ao desafio demográfico, assim como deve potenciar o acesso a cuidados de longa duração;

Considerando que importa também fomentar os ambientes comunitários que capacitam as pessoas idosas e ainda mudar a forma de pensar, sentir e agir em relação à idade e ao envelhecimento;

Considerando que a saúde é o ativo económico mais importante para uma longevidade positiva e o ecossistema da saúde representa o contexto mais favorável para a definição, condução e implementação de abordagens inovadoras no âmbito das políticas públicas integradas de longevidade;

Considerando que da constatação das mais recentes evidências na gestão da saúde populacional e do seu efeito, direto e indireto, na longevidade, particularmente no que se refere aos desafios da prevenção da doença, da redução das desigualdades no acesso à saúde em função da idade e da promoção do envelhecimento saudável, se impõe um ajustamento à orgânica e funcionamento da Secretaria Regional de Saúde e Proteção Civil (SRS), de forma a dotar este departamento governamental de estrutura e atribuições para uma resposta cabal ao desafio demográfico e à gestão competente das políticas públicas para a longevidade;

Considerando que, na mesma perspetiva de eficiência estratégica, também a operacionalização do subinvestimento C01-i05-m01 expansão, desenvolvimento e melhoria da Rede de Cuidados Continuados Integrados da RAM, previsto no Plano de Recuperação e Resiliência 21-26 como uma componente de fortalecimento do Serviço Regional de Saúde, determina a concentração na SRS das funções de coordenação técnica, anteriormente acometidas à SRIC, através da DRPPIL, da execução financeira e física dos investimentos previstos a este nível;

Por outro lado, considerando a terceira alteração à orgânica do Serviço Regional de Proteção Civil, IP-RAM, serviço pertencente à administração indireta da Secretaria Regional de Saúde e Proteção Civil, operada através do Decreto Legislativo Regional n.º 17/2022/M, de 1 de agosto, no que concerne à composição do conselho diretivo, que integra atualmente um presidente e dois vogais, é ainda aproveitado o ensejo para refletir a aludida reorganização no anexo I da orgânica da Secretaria Regional de Saúde e Proteção Civil;

Neste sentido, torna-se necessário alterar a orgânica da Secretaria Regional de Saúde e Proteção Civil face à nova área que passa a estar a esta adstrita e à atualização da dotação de lugares dos dirigentes superiores dos organismos da administração direta e indireta.

Assim, nos termos do disposto na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 227.º e do n.º 6 do artigo 231.º da Constituição da República Portuguesa, do n.º 3 do artigo 56.º, das alíneas *c*) e *d*) do artigo 69.º e do n.º 1 do artigo 70.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira, aprovado pela Lei n.º 13/91, de 5 de junho, e revisto pelas Leis n.os 130/99, de 21 de agosto, e 12/2000, de 21 de junho, do artigo 24.º do Decreto Legislativo Regional n.º 17/2007/M, de 12 de novembro, alterado pelos Decretos Legislativos Regionais n.os 24/2012/M, de 30 de agosto, 2/2013/M, de 2 de janeiro, e 42-A/2016/M, de 30 de dezembro, e do n.º 1 do artigo 14.º do Decreto Regulamentar Regional n.º 9/2021/M, de 27 de agosto, alterado pelos Decretos Regulamentares Regionais n.os 10/2021/M, de 3 de novembro, 16/2021/M, de 20 de dezembro, e 1/2023/M, de 6 de janeiro, o Governo Regional da Madeira decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma procede à segunda alteração ao Decreto Regulamentar Regional n.º 1/2020/M, de 2 de janeiro, que aprova em anexo a estrutura orgânica e funcionamento da Secretaria Regional de Saúde e Proteção Civil.

Artigo 2.º

Alteração ao Decreto Regulamentar Regional n.º 1/2020/M, de 2 de janeiro

Os artigos 2.º, 5.º, 10.º e o anexo I do Decreto Regulamentar Regional n.º 1/2020/M, de 2 de janeiro, alterado pelo Decreto Regulamentar Regional n.º 29/2020/M, de 5 de maio, este último retificado pela Declaração de Retificação n.º 21/2020, de 26 de maio, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

[...]

1 — [...]
2 — [...]

a) [...]
b) [...]
c) [...]
d) [...]
e) [...]
f) Assegurar as ações necessárias à conceção, promoção e avaliação das políticas públicas para a longevidade, bem como a implementação de medidas integradas destinadas a garantir a proteção na fragilidade relacionada com o envelhecimento.

Artigo 5.º

[...]

1 — [...]

a) [...]
b) [...]
c) Direção Regional para as Políticas Públicas Integradas e Longevidade.

2 — [...]
3 — [...]
4 — O serviço referido na alínea *b*) do n.º 1 é um serviço executivo, que garante a prossecução das políticas de saúde referidas no artigo 2.º do presente diploma e coordenam o exercício das competências de autoridade de saúde na Região Autónoma da Madeira nos termos da legislação específica.

5 — O serviço referido na alínea *c*) do n.º 1 é um serviço executivo, que garante a prossecução das políticas referidas na alínea *f*) do n.º 2 do artigo 2.º do presente diploma.

Artigo 10.º

Direção Regional da Saúde

1 — [...]
2 — [...]
3 — [...]

ANEXO I

(a que se refere o n.º 1 do artigo 16.º)

Dotação de lugares dos dirigentes superiores dos organismos da administração direta e indireta

	Número de lugares
Cargo de direção superior de 1.º grau	4
Cargo de direção superior de 2.º grau	6

»

Artigo 3.º

Aditamento ao Decreto Regulamentar Regional n.º 1/2020/M, de 2 de janeiro

É aditado ao Decreto Regulamentar Regional n.º 1/2020/M, de 2 de janeiro, alterado pelo Decreto Regulamentar Regional n.º 29/2020/M, de 5 de maio, este último retificado pela Declaração de Retificação n.º 21/2020, de 26 de maio, o artigo 10.º-A, com a seguinte redação:

«Artigo 10.º-A

Direção Regional para as Políticas Públicas Integradas e Longevidade

1 — A Direção Regional para as Políticas Públicas Integradas e Longevidade, abreviadamente designada por DRPPIL, tem por missão contribuir para a conceção, promoção e avaliação das políticas públicas para a longevidade, numa ótica de desenvolvimento de um ecossistema económico e social sustentável, assente numa cultura colaborativa que promova a cooperação multissetorial e a disseminação, aplicação e transferência do conhecimento qualificado no âmbito da longevidade, e ainda assegurar a implementação de medidas integradas destinadas a garantir a proteção na fragilidade relacionada com o envelhecimento.

2 — A DRPPIL é dirigida por um diretor regional, cargo de direção superior de 1.º grau.»

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho do Governo Regional em 2 de fevereiro de 2023.

O Presidente do Governo Regional, *Miguel Filipe Machado de Albuquerque.*

Assinado em 8 de fevereiro de 2023.

Publique-se.

O Representante da República para a Região Autónoma da Madeira, *Ireneu Cabral Barreto*.

116156036

I SÉRIE

DIÁRIO DA REPÚBLICA

Depósito legal n.º 8814/85 ISSN 0870-9963

Diário da República Eletrónico:

Endereço Internet: http://dre.pt

Contactos:

Correio eletrónico: dre@incm.pt
Tel.: 21 781 0870
Fax: 21 394 5750