



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 39/2023

de 30 de maio

Sumário: Estabelece as regras de certificação das pessoas que operam em embarcações que navegam nas vias navegáveis interiores.

A navegação interior é um dos modos de transporte mais seguros e ecológicos, constituindo um elemento importante para alcançar a neutralidade climática, em consonância com o Pacto Ecológico Europeu, sendo ainda de indiscutível relevância para a promoção e valorização das comunidades limítrofes, que desde tempos imemoriais as utilizam como um importante meio de comunicação e de transporte de produtos, gerando mais-valias significativas para as regiões, designadamente através da criação de postos de trabalho.

Nos últimos anos, o Governo tem incentivado o desenvolvimento das vias navegáveis dos rios Douro, Tejo e Guadiana, atentas as potencialidades para o transporte fluvio-marítimo de mercadorias, que, como referido, apresenta grandes vantagens económicas e ambientais, bem como para a navegação turística e comercial e para a navegação desportiva.

As Diretivas 91/672/CEE, do Conselho, de 16 de dezembro de 1991, e 96/50/CE, do Conselho, de 23 de julho de 1996, constituem os primeiros passos dados no sentido da harmonização e do reconhecimento das qualificações profissionais dos tripulantes na navegação interior. Porém, um estudo de avaliação efetuado em 2014 pela Comissão Europeia revelou que o facto de existirem limitações no âmbito de aplicação das Diretivas 91/672/CEE e 96/50/CE prejudicava a mobilidade dos tripulantes na navegação interior.

Assim, para facilitar a mobilidade e garantir a segurança da navegação e a proteção da vida humana e do ambiente, considerou-se fundamental que os tripulantes de convés, em especial as pessoas responsáveis em situações de emergência a bordo de embarcações de passageiros e as pessoas envolvidas no abastecimento de embarcações alimentadas a gás natural liquefeito, fossem titulares de certificados das suas qualificações. Estas considerações aplicam-se igualmente aos jovens, para os quais é importante estarem asseguradas a segurança e a saúde no trabalho, incentivando-os a adquirir qualificações profissionais em navegação interior.

O presente decreto-lei estabelece as condições e os procedimentos de certificação das qualificações das pessoas que intervêm na operação de embarcações que navegam nas vias navegáveis interiores, bem como de reconhecimento dessas qualificações profissionais, procedendo à transposição da Diretiva (UE) 2017/2397, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2017, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais na navegação interior, da Diretiva Delegada (UE) 2020/12, da Comissão, de 2 de agosto de 2019, que complementa a referida diretiva, no que diz respeito às normas de competência e aos conhecimentos e aptidões correspondentes, para os exames práticos, a homologação de simuladores e a aptidão médica e da Diretiva (UE) 2021/1233, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de julho de 2021, que altera a Diretiva (UE) 2017/2397, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2017, no que respeita às medidas transitórias para o reconhecimento dos certificados de países terceiros.

O presente decreto-lei dá ainda execução ao Regulamento de Execução (UE) 2020/182, da Comissão, de 14 de janeiro de 2020, relativo a modelos de certificados e outros documentos no domínio das qualificações profissionais na navegação interior.

O regime jurídico estabelecido pelo presente decreto-lei é aplicável aos tripulantes de convés, aos peritos em gás natural liquefeito e aos peritos em transporte de passageiros de embarcações de comprimento igual ou superior a 20 m, de embarcações em que o produto do comprimento, multiplicado pela boca e pelo calado representa um volume igual ou superior a 100 m³, de rebocadores e empurradores, de embarcações de passageiros, de embarcações de transporte de mercadorias perigosas e de estruturas flutuantes. Estão excluídas as pessoas que naveguem nas vias navegáveis interiores no exercício de prática desportiva ou de recreio.



Tendo em conta o estabelecido no Programa do XXIII Governo Constitucional em matéria de simplificação administrativa, numa lógica de melhoria da prestação do serviço público e de desmaterialização, prevê-se que todas as comunicações sejam efetuadas através do Balcão Eletrónico do Mar, acessível através do Portal ePortugal, garantindo-se a todos os utentes, independentemente do local onde se encontrem, uma maior e mais ampla agilidade na relação com a Administração Pública, sem prejuízo da existência de serviços de proximidade, dedicados a um atendimento mediado e à resolução local de problemas, tendo presente outro dos objetivos transversais do Governo, que consiste na descentralização e na promoção do interior. Paralelamente, prevê-se a emissão de certificados eletrónicos, associados ao documento único do marítimo.

De facto, o regime jurídico, aplicável à atividade profissional dos marítimos que exercem a sua atividade a bordo, designadamente, de navios e embarcações de comércio, de pesca e de tráfego local apresenta uma similitude com o regime ora instituído, o que justifica que, quanto a determinados procedimentos, se remeta para aquele decreto-lei.

Assim, no sentido de promover a mobilidade dos trabalhadores, aprofunda-se a consagração do princípio da flexibilidade entre categorias, com possibilidade de transição entre áreas funcionais, e mantém-se a modularidade da formação. Isto significa que os profissionais habilitados com os certificados de navegação interior emitidos ao abrigo do presente decreto-lei são integrados numa das categorias de marítimos previstas no Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro, o que lhes permite exercer funções, quer nos navios e embarcações a que esse decreto-lei é aplicável, quer nas embarcações de navegação interior, desde que frequentem a formação e cumpram os demais requisitos necessários.

Por outro lado, à aprovação dos programas de formação necessários à obtenção de certificados de navegação interior aplicam-se os mesmos procedimentos que os previstos nos artigos 21.º e seguintes do Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro, à semelhança do que se prevê para o reconhecimento de certificados, para a obtenção dos certificados médicos e para o acompanhamento e avaliação independente da atividade formativa.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprios das regiões autónomas e a Comissão Nacional de Proteção de Dados.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 8/2023, de 1 de março, e nos termos da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

1 — O presente decreto-lei estabelece as condições e os procedimentos de certificação e de reconhecimento das qualificações das pessoas que intervêm na operação de embarcações que navegam em vias navegáveis interiores, transpondo para a ordem jurídica interna:

a) A Diretiva (UE) 2017/2397, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2017, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais na navegação interior;

b) A Diretiva Delegada (UE) 2020/12, da Comissão, de 2 de agosto de 2019, que complementa a Diretiva (UE) 2017/2397, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2017, no que diz respeito às normas de competência e aos conhecimentos e aptidões correspondentes, para os exames práticos, a homologação de simuladores e a aptidão médica;

c) A Diretiva (UE) 2021/1233, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de julho de 2021, que altera a Diretiva (UE) 2017/2397, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2017, no que respeita às medidas transitórias para o reconhecimento dos certificados de países terceiros.



2 — O presente decreto-lei dá ainda execução ao Regulamento de Execução (UE) 2020/182, da Comissão, de 14 de janeiro de 2020, relativo a modelos no domínio das qualificações profissionais na navegação interior.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei é aplicável aos tripulantes de convés, aos peritos em gás natural liquefeito e aos peritos em transporte de passageiros dos seguintes tipos de embarcações que operem em vias navegáveis interiores:

- a) Embarcações de comprimento fora a fora igual ou superior a 20 m;
- b) Embarcações em que o produto do comprimento entre perpendiculares, multiplicado pela boca e pelo calado, represente um volume igual ou superior a 100 m³;
- c) Rebocadores e empurradores destinados a:
 - i) Rebocar ou impelir as embarcações a que se referem as alíneas anteriores;
 - ii) Rebocar ou impelir as estruturas flutuantes;
 - iii) Rebocar a par as embarcações a que se referem as alíneas anteriores;
 - iv) Rebocar a par as estruturas flutuantes;
- d) Embarcações de passageiros;
- e) Embarcações às quais seja exigido um certificado de navegabilidade no âmbito do transporte de mercadorias perigosas;
- f) Estruturas flutuantes.

2 — Estão excluídas do âmbito de aplicação do presente decreto-lei as pessoas que naveguem nas vias navegáveis interiores:

- a) No exercício de prática desportiva ou de recreio;
- b) Ao serviço em transbordadores sem propulsão;
- c) Ao serviço em embarcações utilizadas pelas forças armadas, pelas forças e serviços de segurança, pelo Instituto de Socorros a Náufragos, pelos serviços de proteção civil, pelas administrações das vias navegáveis, pelos serviços de bombeiros ou por outros serviços de emergência e ao serviço em navios de propriedade do Estado Português ou por ele explorados, afetos exclusivamente a serviços governamentais de caráter não comercial.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos de aplicação do presente decreto-lei, entende-se por:

- a) «Boca», a largura máxima do casco, em metros, medida no exterior do forro, excluindo designadamente as rodas de pás e as cintas de defesa;
- b) «Calado», a distância vertical, em metros, entre o ponto mais baixo do casco e a marca de calado máximo, excluindo a quilha e outros elementos fixos;
- c) «Cédula», o registo pessoal que inclui os dados do percurso profissional de um tripulante, nomeadamente o tempo de embarque e as viagens efetuadas;
- d) «Cédula ativa», uma cédula ou diário de bordo aberto para registo de dados;
- e) «Certificado de operador de rádio», um certificado emitido em conformidade com os Regulamentos das Radiocomunicações anexos à Convenção Internacional das Telecomunicações, que autoriza a operação de uma estação de radiocomunicação numa embarcação de navegação interior;
- f) «Certificado de qualificação da União», um certificado, emitido por uma autoridade competente, comprovativo de que o seu titular satisfaz os requisitos do presente decreto-lei;



g) «Comandante de embarcação», um tripulante de convés qualificado para pilotar uma embarcação nas vias navegáveis interiores e que é qualificado para assumir a responsabilidade geral a bordo, incluindo pelos tripulantes, pelos passageiros e pela carga;

h) «Competência», a capacidade comprovada de fazer uso dos conhecimentos e aptidões exigidos pelas normas estabelecidas para desempenhar corretamente as tarefas necessárias à operação de embarcações de navegação interior;

i) «Convenção NFCSQ», a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978, também designada por «Convenção STCW», conforme emendas, a que se refere o n.º 2 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos;

j) «Diário de bordo», o registo oficial das viagens efetuadas pela embarcação e respetiva tripulação;

k) «DMar», o documento único do marítimo previsto no n.º 1 do artigo 62.º do Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro;

l) «Embarcação», também designada por «veículo aquático», uma embarcação de navegação interior, um navio de mar ou uma estrutura flutuante;

m) «Embarcação de passageiros», uma embarcação construída e preparada para transportar mais de 12 passageiros;

n) «Empurrador», uma embarcação especialmente construída para assegurar a propulsão de comboios empurrados;

o) «Estrutura flutuante», um equipamento flutuante com instalações de trabalho, designadamente, gruas, dragas, bate-estacas ou elevadores;

p) «Grande comboio», um comboio impelido em que o produto do comprimento total multiplicado pela largura total da embarcação impelida é igual ou superior a 7000 m²;

q) «Nível de gestão», o nível de responsabilidade associado ao posto de comandante de embarcação e à função de garantir que os outros tripulantes de convés desempenham adequadamente as tarefas necessárias à operação de embarcações;

r) «Nível operacional», o nível de responsabilidade associado ao posto de marinheiro, de marinheiro de 1.ª classe ou de timoneiro e à manutenção do controlo do desempenho das tarefas da esfera de responsabilidade dessa pessoa, em observância dos procedimentos adequados e sob a direção de uma pessoa a exercer funções no nível de gestão;

s) «Perito em transporte de passageiros», uma pessoa que presta serviço a bordo da embarcação e é qualificada e certificada para tomar medidas em situações de emergência a bordo de embarcações de passageiros;

t) «Perito em gás natural liquefeito», uma pessoa qualificada e certificada para participar no processo de abastecimento de embarcações que utilizem o gás natural liquefeito como combustível, ou habilitada a ser o comandante das referidas embarcações;

u) «Tempo de embarque», o tempo, medido em dias, que os tripulantes de convés passam a bordo de uma embarcação durante a navegação em vias navegáveis interiores, bem como o tempo utilizado em atividades de carga e descarga que exijam operações de navegação ativa, objeto de validação pelo comandante e pelo Órgão Local da Autoridade Marítima Nacional competente;

v) «Tripulantes de convés», as pessoas que intervêm na operação geral de embarcações que navegam nas vias navegáveis interiores e que desempenham várias funções, designadamente, as relacionadas com a navegação, o controlo do funcionamento da embarcação, a movimentação e estiva da carga, o transporte de passageiros, a mecânica naval, a manutenção e reparação, a comunicação, a segurança e saúde no trabalho e a proteção do ambiente, com exceção das pessoas afetas unicamente à operação das máquinas, das gruas ou das instalações elétricas e eletrónicas;

w) «Via navegável interior», via navegável, com exceção do mar, aberta à navegação das embarcações a que se refere o artigo anterior.



Artigo 4.º

Entidade competente

1 — A Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), na qualidade de administração marítima nacional, é a entidade competente para efeitos do disposto no presente decreto-lei, designadamente, para conduzir os procedimentos de certificação e de reconhecimento das qualificações dos tripulantes de embarcações que navegam em vias navegáveis interiores, emitir os respetivos certificados e acompanhar e fiscalizar a atividade das entidades formadoras que ministrem cursos de formação ao abrigo do presente regime jurídico.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, a administração marítima é designadamente responsável por:

- a) Emitir parecer prévio sobre os programas de formação a que se refere o artigo 19.º;
- b) Organizar e supervisionar os exames a que se refere o artigo 18.º;
- c) Homologar os simuladores a que se refere o artigo 21.º;
- d) Emitir os certificados previstos no Regulamento de Execução (UE) 2020/182, da Comissão, de 14 de janeiro de 2020, relativo a modelos no domínio das qualificações profissionais na navegação interior, bem como renovar, suspender e revogar os mesmos certificados, e emitir as autorizações específicas a que se referem os artigos 7.º a 9.º, 12.º a 15.º e 38.º, e as cédulas e diários de bordo a que se refere o artigo 22.º;
- e) Manter os registos a que se refere o artigo 37.º;
- f) Denunciar junto do Ministério Público a fraude e outras práticas ilícitas a que se refere o artigo 40.º de que tenha conhecimento, adotando as medidas adequadas à sua prevenção, sem prejuízo das competências atribuídas a outras entidades;
- g) Efetuar as comunicações obrigatórias à Comissão Europeia, nos termos do artigo 36.º

Artigo 5.º

Base de dados, competência e tramitação

1 — A informação relativa aos tripulantes de embarcações que navegam em vias navegáveis interiores e todos os factos relativos ao exercício da sua atividade é inscrita no Sistema Nacional de Embarcações e Marítimos (SNEM), criado pelo Decreto-Lei n.º 43/2018, de 18 de junho, a que têm acesso as entidades que intervêm nos procedimentos.

2 — Todos os atos previstos no presente decreto-lei, bem como a respetiva tramitação, são efetuados exclusivamente de forma desmaterializada através do Balcão Eletrónico do Mar (BMar), disponível através do Portal Único de Serviços.

3 — A DGRM é a entidade responsável pela gestão do SNEM e do BMar e pelo tratamento dos dados aí inseridos, nos termos e para os efeitos previstos na legislação em vigor em matéria de proteção de dados, cabendo-lhe assegurar o direito de informação e de acesso aos dados pelos respetivos titulares, a correção de inexatidões e de omissões e a supressão de dados indevidamente registados, bem como garantir o acesso por outras entidades nos termos previstos no artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 43/2018, de 18 de junho.

4 — A decisão final, incluindo, quando aplicável, os documentos a cuja emissão haja lugar, é notificada ao requerente através do BMar.

5 — É garantida a desterritorialização, sendo os pedidos requeridos através do BMar, dos terminais de acesso referidos no número seguinte ou, ainda, presencialmente em qualquer órgão local da Autoridade Marítima Nacional (AMN).

6 — Para efeitos de atendimento presencial e de proximidade, são instalados terminais de acesso ao BMar nos seguintes locais ou entidades, para além da DGRM e dos órgãos centrais e locais competentes da AMN:

- a) Órgãos regionais indicados pelos Governos das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira;
- b) Autarquias locais que manifestem interesse nesse sentido;



- c) Administrações portuárias;
- d) Direções Regionais de Agricultura e Pescas;
- e) Lojas e Espaços de Cidadão.

7 — Os pedidos e a respetiva documentação são apresentados pelo interessado, através do BMar, em formato eletrónico, diretamente, ou nos terminais de acesso referidos no número anterior, sendo ainda, no caso dos terminais de acesso identificados pela alínea e), assegurado o atendimento mediado.

8 — Em caso de impossibilidade de acesso ou utilização de meios eletrónicos, o interessado pode recorrer aos serviços das entidades referidas no n.º 6, assegurando-se, em todo o caso, a prática dos atos de modo informatizado e os necessários mecanismos de interoperabilidade automática de dados com o SNEM.

9 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, os interessados são dispensados da apresentação de documentos que já se encontrem na posse de serviços e entidades da Administração Pública, quando derem o seu consentimento para que se proceda à sua obtenção, nos termos da legislação aplicável.

10 — As entidades formadoras desenvolvem os mecanismos de interoperabilidade necessários para inserir no SNEM toda a informação relativa aos formandos e examinandos e aos cursos ministrados.

Artigo 6.º

Proteção de dados pessoais

1 — O tratamento de dados pessoais previsto no presente decreto-lei é efetuado em conformidade com a legislação relativa à proteção de dados pessoais em vigor.

2 — São objeto de recolha e tratamento os dados pessoais do titular constantes do SNEM.

3 — Os dados relativos à inscrição e exercício da atividade profissional dos tripulantes de embarcações que navegam em vias navegáveis interiores constam do SNEM, o qual contém os seguintes elementos:

- a) Nome;
- b) Data de nascimento;
- c) Naturalidade e nacionalidade;
- d) Género;
- e) Estado civil;
- f) Morada;
- g) Endereço de correio eletrónico;
- h) Contacto de telefone móvel;
- i) Assinatura;
- j) Número de identificação civil e data de validade;
- k) Número de identificação fiscal;
- l) Fotografia;
- m) Data do óbito;
- n) Número e data da inscrição marítima;
- o) Formação para a categoria pretendida e experiência profissional;
- p) Categoria de ingresso;
- q) Outras categorias e formação adquirida;
- r) Diplomas e certificados relacionados com a atividade profissional e respetiva validade;
- s) Embarques e desembarques, embarcações, tipologia de embarcação e funções desempenhadas;
- t) Suspensão, cancelamento e renovação do DMar;
- u) Certificados médicos e respetiva data de validade.



4 — Do SNEM consta ainda informação relativa à composição do rol de tripulação, a qual é disponibilizada pelos órgãos locais da AMN para efeitos de contabilização do tempo de embarque.

5 — O tratamento dos dados pessoais do titular é realizado nas seguintes situações:

- a) Pedidos de emissão, atualização e substituição;
- b) Aplicação, controlo do cumprimento e avaliação do presente decreto-lei;
- c) Comunicação de dados às autoridades com competências de fiscalização ou outras competências relevantes em razão da matéria e à Comissão Europeia;
- d) Produção de estatísticas;
- e) Utilização de informações anonimizadas derivadas desses dados para apoiar as políticas de promoção do transporte nas vias navegáveis interiores.

6 — Os interessados cujos dados pessoais, nomeadamente os dados de saúde, sejam objeto de recolha e tratamento têm o direito de ser previamente informados e de aceder, sem restrições, aos dados inscritos no SNEM que lhes digam respeito, bem como de requerer, através do BMar, a atualização de dados e a correção de inexatidões ou omissões.

CAPÍTULO II

Tipos de certificados de qualificação da União

Artigo 7.º

Certificados de qualificação da União de tripulante de convés

1 — Apenas podem exercer atividade de tripulantes de convés os marítimos, nos termos do Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro, que cumpram os requisitos constantes dos anexos I e II ao presente decreto-lei e do qual fazem parte integrante, e sejam portadores de um dos seguintes certificados de qualificação emitido em conformidade com o disposto no artigo 12.º:

- a) Grumete;
- b) Marinheiro;
- c) Marinheiro de primeira classe;
- d) Timoneiro;
- e) Comandante de embarcação.

2 — Para os tripulantes de convés, excetuando os comandantes de embarcação, o certificado de qualificação e o DMar ou a cédula a que se refere o artigo 22.º são apresentados num único documento.

3 — Para efeitos do número anterior, considera-se que o marítimo é portador do certificado quando detenha:

- a) Certificado reconhecido em conformidade com o disposto nos n.ºs 2 ou 3 do artigo 10.º;
- b) Certificados STCW emitidos ou reconhecidos em conformidade com o disposto no Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro, os quais são válidos em navios de mar, mesmo que operem em exclusivo em vias navegáveis interiores, exceto no caso dos comandantes.

4 — Para acesso aos certificados de qualificação e autorizações específicas, os tripulantes de convés integram as seguintes categorias profissionais previstas no Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro, e respetiva regulamentação:

- a) A categoria de marinheiro praticante, no caso dos certificados previstos nas alíneas a) e b) do n.º 1;
- b) A categoria de marinheiro, no caso dos certificados previstos nas alíneas c) e d) do n.º 1;
- c) A categoria de mestre local, no caso dos certificados previstos na alínea e) do n.º 1.



Artigo 8.º

Certificado de qualificação da União para operações específicas

1 — Apenas podem exercer atividade de peritos em operações específicas os marítimos, nos termos do Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro, que cumpram os requisitos a que se referem respetivamente os anexos I e II ao presente decreto-lei, devendo:

a) No caso dos peritos em transporte de passageiros, ser portadores do certificado de qualificação de perito em transporte de passageiros, o qual inclui, no mínimo, a qualificação em controlo de multidões e em segurança para os tripulantes que prestem assistência direta aos passageiros, emitido em conformidade com o artigo 12.º;

b) No caso dos peritos em gás natural liquefeito, ser portadores do certificado de qualificação de perito em gás natural liquefeito, o qual inclui, no mínimo, a formação básica para o exercício de funções a bordo de navios sujeitos ao Código IGF, emitido em conformidade com o artigo 12.º

2 — Para efeitos do número anterior, considera-se que o marítimo é portador do certificado quando detenha:

a) Certificado reconhecido em conformidade com o disposto nos n.ºs 2 ou 3 do artigo 10.º;

b) Certificados da Convenção STCW emitidos ou reconhecidos em conformidade com o disposto no Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro, os quais são válidos em navios de mar, mesmo que operem em exclusivo em vias navegáveis interiores.

3 — Têm acesso aos certificados de qualificação a que se referem os números anteriores os seguintes marítimos:

a) Os tripulantes de convés, de acordo com o disposto no n.º 4 do artigo anterior;

b) Os técnicos de hotelaria, no caso da alínea a) do n.º 1;

c) Os técnicos especializados, no caso da alínea b) do n.º 2.

Artigo 9.º

Autorizações específicas

1 — Os comandantes de embarcação que detenham os requisitos dos anexos I e II ao presente decreto-lei carecem de autorizações específicas emitidas em conformidade com o disposto no artigo 13.º nas seguintes situações:

a) Navegação em vias que tenham sido classificadas como vias navegáveis interiores de natureza marítima, nos termos da alínea b) do n.º 4 do artigo 2.º do Regulamento Geral das Capitánias, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, na sua redação atual;

b) Navegação em vias que tenham sido identificadas como troços de vias navegáveis interiores com riscos específicos, nos termos do artigo seguinte;

c) Navegação por radar;

d) Pilotagem de embarcações que utilizam gás natural liquefeito como combustível;

e) Pilotagem de grandes comboios.

2 — Por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da defesa nacional, do mar, do ambiente e das infraestruturas, podem ser identificados os troços de vias navegáveis interiores com riscos específicos, caso seja necessário para garantir a segurança da navegação e esses riscos se devam a uma ou mais das seguintes razões:

a) Variações frequentes das características e da velocidade das correntes;

b) Características hidromorfológicas da via navegável interior e ausência de serviços adequados de informações sobre o canal navegável na via navegável interior ou de cartas apropriadas;



c) Existência de um regulamento de tráfego local específico, justificado por características hidromorfológicas específicas da via navegável interior;

d) Elevada frequência de acidentes num determinado troço da via navegável interior devida à falta de competências não abrangidas pelas normas referidas no artigo 17.º

3 — Se os troços de vias navegáveis interiores a que se refere o número anterior forem transfronteiriços, são consultadas as autoridades competentes, sendo a comunicação à Comissão Europeia efetuada em conjunto.

Artigo 10.º

Reconhecimento de certificados

1 — Os certificados de qualificação a que se referem os artigos 7.º e 8.º, bem como as cédulas e diários de bordo a que se refere o artigo 22.º, emitidos pelas autoridades competentes de outros Estados-Membros, são válidos em todas as vias navegáveis interiores nacionais.

2 — Os certificados de qualificação, cédulas ou diários de bordo, emitidos em conformidade com o Estatuto do Pessoal para Navegação no Reno, são válidos em todas as vias navegáveis interiores nacionais.

3 — Caso os documentos referidos no número anterior sejam emitidos por um país terceiro, esses documentos são válidos em todas as vias navegáveis interiores nacionais se o país terceiro reconhecer, no âmbito da sua jurisdição, os certificados emitidos nos termos do presente decreto-lei.

4 — São igualmente válidos em todas as vias navegáveis interiores nacionais os certificados, cédulas e diários de bordo emitidos em conformidade com as regras nacionais de um país terceiro que contenham requisitos idênticos aos do presente decreto-lei, desde que sejam objeto de uma decisão de reconhecimento pela Comissão Europeia e constem da lista de países terceiros publicada pela mesma.

Artigo 11.º

Modelos dos certificados

1 — Os modelos dos certificados previstos nos artigos 7.º e 8.º, bem como o conteúdo da cédula e do diário de bordo, constam do Regulamento de Execução (UE) 2020/182, da Comissão, de 14 de janeiro de 2020, relativo a modelos no domínio das qualificações profissionais na navegação interior.

2 — O DMar aprovado ao abrigo do Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro, constitui, para os efeitos previstos no presente decreto-lei, a cédula a que se refere o artigo 22.º

CAPÍTULO III

Emissão dos certificados de qualificação da União

SECÇÃO I

Procedimento de emissão e validade dos certificados de qualificação da União e das autorizações específicas

Artigo 12.º

Emissão e validade dos certificados de qualificação da União

1 — Os requerentes de certificado de qualificação de tripulante de convés e de certificado de qualificação para operações específicas devem apresentar, por via eletrónica, através do BMar, documento comprovativo:

a) Da identidade;

b) Do cumprimento dos requisitos estabelecidos no anexo I ao presente decreto-lei, relativos à qualificação que tenham requerido;



c) Do cumprimento das normas de aptidão médica, em conformidade com o artigo 23.º, se aplicável.

2 — A emissão dos certificados de qualificação é efetuada após verificação da autenticidade e validade dos documentos fornecidos pelos requerentes e de que os mesmos não detêm um certificado de qualificação da União válido.

3 — A validade do certificado de qualificação de tripulante de convés é limitada à data do exame médico seguinte exigido nos termos do artigo 23.º

4 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, os certificados de qualificação de comandante de embarcação são válidos por 13 anos.

5 — Os certificados de qualificação para operações específicas são válidos por cinco anos.

Artigo 13.º

Emissão e validade das autorizações específicas para comandantes de embarcação

1 — Os comandantes de embarcações que pretendam requerer as autorizações específicas a que se refere o artigo 9.º devem apresentar, por via eletrónica, através do BMar, documentos comprovativos:

- a) Da sua identidade;
- b) Do cumprimento dos requisitos estabelecidos no anexo I ao presente decreto-lei, relativos à autorização que tenham requerido;
- c) Da detenção de um certificado de qualificação da União de comandante de embarcação ou de um certificado reconhecido em conformidade com o artigo 10.º, ou do cumprimento dos requisitos mínimos para os certificados de qualificação de comandantes de embarcação previstos no presente decreto-lei.

2 — No caso das autorizações específicas para a navegação em troços de vias navegáveis interiores com riscos específicos, para além do disposto nas alíneas a) e c) do número anterior os requerentes devem comprovar a competência para lidar com riscos específicos no troço concreto para o qual é exigida a autorização.

3 — As autorizações específicas referidas nos números anteriores são emitidas após a verificação da autenticidade e validade dos documentos apresentados pelo requerente.

4 — As autorizações específicas são averbadas pela DGRM aos respetivos certificados de qualificação emitidos, de acordo com o modelo previsto no Regulamento de Execução (UE) 2020/182, da Comissão, de 14 de janeiro de 2020, relativo a modelos no domínio das qualificações profissionais na navegação interior.

5 — A validade da autorização específica corresponde à do respetivo certificado de qualificação.

6 — O disposto no número anterior não se aplica à autorização específica requerida ao abrigo da alínea d) do n.º 1 do artigo 9.º, que pode ser evidenciada por um certificado de qualificação da União de perito em gás natural liquefeito emitido nos termos do Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro, válido por um período de cinco anos.

Artigo 14.º

Renovação dos certificados de qualificação e das autorizações específicas para comandantes de embarcação

1 — Os certificados de qualificação e as autorizações específicas podem ser renovados a pedido dos interessados, desde que:

- a) No caso dos certificados de qualificação da União de tripulante de convés e de outras autorizações específicas, além da referida na alínea d) do n.º 1 do artigo 9.º, sejam apresentados os documentos comprovativos a que se referem as alíneas a) e c) do n.º 1 do artigo 12.º;



b) No caso dos certificados de qualificação para operações específicas, sejam apresentados os documentos comprovativos estabelecidos na portaria prevista no n.º 7 do artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro, e nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 12.º

2 — Nos seis meses anteriores à caducidade dos certificados de qualificação e das autorizações específicas, os interessados são notificados para, querendo, procederem à sua renovação.

Artigo 15.º

Suspensão ou revogação de documentos emitidos e cooperação administrativa

1 — Caso tenha conhecimento do incumprimento dos requisitos de acesso aos certificados de qualificação ou às autorizações específicas, a DGRM, após as avaliações necessárias, e sem prejuízo do direito de audiência prévia, nos termos gerais, procede à revogação dos certificados de qualificação ou das autorizações específicas que tenha emitido.

2 — A validade dos certificados de qualificação da União pode ser suspensa por motivos devidamente fundamentados de segurança ou de ordem pública.

3 — A DGRM regista de imediato no SNEM as suspensões ou revogações de certificados e autorizações.

4 — A DGRM, na qualidade de entidade emissora de certificados de qualificação, coopera com as autoridades competentes de outros Estados-Membros, procedendo, designadamente, à suspensão de certificados, sempre que estas concluírem ou existirem indícios de que esses certificados não satisfazem as condições exigidas no presente decreto-lei, ou por razões de segurança ou ordem pública que justifiquem a sua suspensão.

5 — Na pendência de um procedimento de suspensão iniciado por outro Estado-Membro no seguimento de uma solicitação da DGRM relativamente a um certificado emitido por esse Estado-Membro, a DGRM, até à notificação da decisão da autoridade emissora, pode proibir os titulares desses certificados de prestarem serviço em território nacional.

SECÇÃO II

Competência das pessoas que intervêm nas operações de embarcações

Artigo 16.º

Requisitos das competências

1 — A DGRM assegura que as pessoas a que se referem os artigos 7.º, 8.º e 9.º têm as competências necessárias para a operação segura de uma embarcação, de acordo com o previsto no presente decreto-lei.

2 — A avaliação da competência para lidar com os riscos específicos prevista na alínea b) do n.º 1 do artigo 9.º é efetuada em conformidade com o artigo 20.º

Artigo 17.º

Avaliação das competências

1 — As normas de competência e os conhecimentos e as aptidões correspondentes necessárias ao acesso à certificação das pessoas a que se referem os artigos 7.º, 8.º e 9.º são aprovadas por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas do mar, da educação, do trabalho e das infraestruturas.

2 — Sempre que na portaria referida no número anterior seja feita referência a «veículo aquático», entende-se que essas condições se aplicam às embarcações e às estruturas flutuantes.

3 — A emissão dos certificados e autorizações a que se referem os artigos 7.º, 8.º e 9.º está dependente da demonstração pelos interessados que satisfazem as normas de competência a que se refere o n.º 1, por meio da aprovação num exame prático organizado sob a responsabilidade



da DGRM, em conformidade com o disposto no artigo seguinte, ou no âmbito de um programa de formação, aprovado em conformidade com o disposto no artigo 19.º

4 — Os exames a que se refere o número anterior permitem o acesso aos seguintes certificados:

a) O certificado de qualificação de comandante de embarcação;
b) Aos seguintes certificados emitidos ao abrigo do Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro, e respetiva regulamentação:

- i) Certificado de operador de radar;
- ii) Certificado de qualificação de formação básica para o exercício de funções a bordo de navios sujeitos ao Código Internacional para Navios a Gás e Outros Combustíveis de Baixa Combustão (Código IGF);
- iii) Certificado de qualificação de formação básica para operações de carga em navios-tanque de gás liquefeito;
- iv) Certificados de qualificação de perito em transporte de passageiros.

5 — Para obtenção dos certificados a que se refere a alínea a) do número anterior, podem ser realizados exames práticos a bordo de uma embarcação ou num simulador, conforme previsto no artigo seguinte.

6 — Para efeitos da obtenção dos certificados referidos na alínea b) do n.º 4, os exames devem observar o disposto no Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro.

Artigo 18.º

Exames

1 — Os exames referidos no n.º 4 do artigo anterior são organizados sob a responsabilidade da Administração Marítima e devem ser realizados por examinadores qualificados para avaliar as competências, os conhecimentos e as aptidões exigíveis nos termos do presente decreto-lei.

2 — A DGRM emite um certificado de exame quando os interessados obtenham aproveitamento no exame e, no caso de exame realizado com recurso a simulador, quando este cumpra o disposto no artigo 21.º

3 — Os modelos dos certificados de exame observam o disposto no anexo III do Regulamento de Execução (UE) 2020/182, da Comissão, de 14 de janeiro de 2020.

4 — São reconhecidos, sem necessidade de satisfação de outros requisitos ou avaliações adicionais, os certificados de exame prático a que se refere o n.º 2, emitidos pelas autoridades competentes de outros Estados-Membros.

5 — No caso de exames escritos ou de exames computadorizados, os examinadores podem ser substituídos por vigilantes.

6 — A DGRM assegura, através da obtenção de declarações emitidas pelos próprios, que os examinadores e os supervisores qualificados não têm conflitos de interesses.

7 — Os examinadores ou vigilantes que não exerçam funções na DGRM têm direito a uma remuneração suportada pelo orçamento desta entidade, a fixar por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do mar.

8 — As normas aplicáveis aos exames práticos são aprovadas por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas do mar, da educação, do trabalho e das infraestruturas.

Artigo 19.º

Aprovação dos programas de formação

1 — São aplicáveis à aprovação dos programas de formação os artigos 21.º a 23.º do Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro, e respetiva regulamentação.

2 — As entidades formadoras asseguram que os programas de formação conducentes à obtenção dos diplomas ou certificados que emitirem estão conformes com as normas de compe-

tência previstas no presente decreto-lei, sendo reconhecidos os diplomas ou certificados emitidos por estas entidades.

3 — O sistema de avaliação e de formação previsto no presente artigo deve ser objeto de certificação do sistema de gestão da qualidade, em conformidade com o disposto no artigo 38.º

4 — A aprovação dos programas de formação referidos no n.º 1 está dependente da satisfação dos seguintes requisitos cumulativos:

a) Demonstração de que os objetivos da formação, os conteúdos, os métodos, os meios para ministrar, os procedimentos, incluindo a utilização de simuladores, quando aplicável, bem como o material didático, estão devidamente documentados e habilitam os interessados a satisfazer as normas de competência previstas no presente decreto-lei;

b) Demonstração de que os programas são ministrados por pessoal qualificado com conhecimento aprofundado do programa de formação;

c) Demonstração de que os exames para verificação do cumprimento das normas de competência são conduzidos por examinadores qualificados e que evidenciem não ter conflitos de interesses.

5 — A não observância dos critérios definidos no número anterior determina a revogação ou a suspensão dos programas de formação pela DGRM.

6 — A formação estabelecida pelo presente decreto-lei articula-se, sempre que possível, com o Catálogo Nacional de Qualificações, nos termos da legislação aplicável, sendo tal articulação promovida pela DGRM com a Agência Nacional para a Qualificação e o Ensino Profissional, I. P., nos termos do n.º 5 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 396/2007, de 31 de dezembro, na sua redação atual.

Artigo 20.º

Avaliação da competência para lidar com riscos específicos

1 — A portaria prevista no n.º 2 do artigo 9.º especifica as competências específicas exigidas aos comandantes de embarcação que navegam nos referidos troços de vias navegáveis interiores e os meios necessários para demonstrar o cumprimento dessas exigências baseadas nos seguintes critérios:

- a) Um número mínimo de viagens a realizar no troço em causa;
- b) Um exame em simulador;
- c) Um exame com perguntas de escolha múltipla;
- d) Um exame oral; ou
- e) Uma combinação dos meios a que se referem as alíneas anteriores.

2 — Os procedimentos de avaliação da competência para lidarem com riscos específicos são disponibilizadas ao público, bem como as ferramentas que facilitam a aquisição pelos comandantes de embarcação das competências exigidas para lidar com riscos específicos.

3 — Pode ser efetuada uma avaliação da competência dos requerentes para lidar com riscos específicos nos troços de vias navegáveis interiores situados noutro Estado-Membro, com base nos requisitos estabelecidos para esse troço de via navegável interior de acordo com o n.º 1, desde que o Estado-Membro em que o troço de via navegável interior se situa dê o seu consentimento.

Artigo 21.º

Utilização de simuladores

1 — Os simuladores utilizados para avaliar competências são sujeitos a homologação pela DGRM.

2 — A homologação é concedida a pedido do requerente, efetuado por via eletrónica através do BMar, quando se demonstre que o simulador satisfaz as normas aplicáveis a estabelecer em portaria a aprovar nos termos do n.º 8.



3 — A homologação prevista no número anterior é efetuada, designadamente quando exista a garantia de que os simuladores utilizados na avaliação da competência são concebidos de modo a permitir a verificação das competências de acordo com as normas para os exames práticos e que os seus operadores estão devidamente certificados para sua operação.

4 — A decisão relativa à homologação é emitida no prazo de 20 dias, contados a partir da data de apresentação do pedido de homologação.

5 — São reconhecidos os simuladores homologados pelas autoridades competentes de outros Estados-Membros nos termos do n.º 2, sem exigência de outros requisitos técnicos ou avaliações adicionais.

6 — A não observância das normas relativas à homologação nos termos do disposto no presente artigo determina a revogação ou a suspensão da mesma pela DGRM.

7 — A DGRM assegura a igualdade no acesso aos simuladores para efeitos da avaliação, publicitando, no seu sítio na Internet, a lista de simuladores homologados.

8 — As normas de homologação dos simuladores são aprovadas por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas do mar, da educação, do trabalho e das infraestruturas.

SECÇÃO III

Tempo de embarque e aptidão médica

Artigo 22.º

Cédula e diário de bordo

1 — Os comandantes de embarcação devem registar o tempo de embarque a que se refere a alínea *b*) do n.º 1 do artigo 12.º no DMar, numa cédula ou, ainda, numa cédula reconhecida nos termos dos n.ºs 2 e 3 do artigo 10.º

2 — Os registos do tempo de embarque são efetuados no BMar para efeitos de integração no SNEM e são da responsabilidade dos respetivos tripulantes.

3 — Caso seja requerido pelo tripulante, compete à AMN, através dos respetivos órgãos locais, ou à DGRM, após verificação da autenticidade e validade dos documentos comprovativos necessários, validar no DMar ou na cédula os dados relativos ao tempo de embarque e às viagens realizadas até 15 meses antes da data de apresentação do pedido.

4 — Qualquer alteração ou correção aos registos feitos no BMar é requerida à administração marítima, acompanhada dos documentos que a comprovem.

5 — As entidades que em razão das suas competências necessitem da informação relativa ao histórico do tempo de embarque dos tripulantes acedem à informação inserida no SNEM, nos termos regulados no Decreto-Lei n.º 43/2018, de 18 de junho.

6 — É considerado, para efeitos de contagem e registo, o tempo de embarque resultante da navegação nas vias navegáveis interiores de qualquer Estado-Membro, incluindo nos troços situados fora do território da União Europeia.

7 — As viagens das embarcações abrangidas pelo presente decreto-lei são registadas no respetivo diário de bordo ou num diário de bordo reconhecido.

8 — Os modelos dos documentos a que se referem os números anteriores observa o disposto no Regulamento de Execução (UE) 2020/182, da Comissão, de 14 de janeiro de 2020, relativo a modelos no domínio das qualificações profissionais na navegação interior.

9 — Os tripulantes são titulares de um único DMar ou cédula ativa.

10 — Em cada embarcação só pode existir um diário de bordo.

Artigo 23.º

Aptidão médica

1 — Os tripulantes de convés que requeiram o certificado de qualificação devem demonstrar a sua aptidão médica mediante apresentação à DGRM de um certificado médico válido, emitido nos termos dos artigos 8.º e 9.º do Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro.



2 — Compete à Direção-Geral da Saúde (DGS) determinar quais os médicos que podem emitir certificados médicos nos termos do presente artigo, publicitando essa lista na sua página oficial.

3 — A apresentação do certificado médico à DGRM é obrigatória para a emissão de:

- a) Primeiro certificado de qualificação de tripulante de convés;
- b) Certificado de qualificação de comandante de embarcação.

4 — Para obtenção de um certificado de qualificação da União, é exigida a apresentação de um certificado médico, emitido até três meses antes da apresentação do respetivo pedido.

5 — A partir dos 60 anos, os titulares de certificados de qualificação de tripulante de convés demonstram a sua aptidão médica de cinco em cinco anos e, a partir dos 70 anos, de dois em dois anos.

6 — Os empregadores, os comandantes de embarcação, a DGRM e as demais entidades fiscalizadoras podem exigir aos tripulantes de convés que demonstrem a sua aptidão médica em conformidade com o disposto no n.º 1, sempre que existam evidências de que estes já não cumprem os requisitos de aptidão médica exigíveis.

7 — Se a aptidão médica não puder ser plenamente demonstrada pelo requerente, a DGRM pode impor medidas de atenuação ou restrições que assegurem uma segurança de navegação equivalente, caso em que as referidas medidas ou restrições devem constar do certificado de qualificação, de acordo com o modelo referido no artigo 12.º

8 — A atribuição de certificado de qualificação está dependente da demonstração, através do certificado médico, da ausência de qualquer doença ou deficiência que impeça o tripulante de:

- a) Executar as tarefas necessárias para operar a embarcação;
- b) Desempenhar as funções que lhe estão atribuídas a qualquer momento;
- c) Ter a perceção correta do seu ambiente, conseguindo orientar-se no tempo e no espaço.

9 — O exame médico abrange, nomeadamente, a acuidade visual e auditiva, as funções motoras, o estado neuropsiquiátrico e a situação cardiovascular.

10 — As normas aplicáveis à aptidão médica são aprovadas por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas do mar, da saúde e das infraestruturas.

Artigo 24.º

Regras de nacionalidade

1 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, as pessoas que intervêm na operação das embarcações abrangidas pelo presente decreto-lei e que arvoram bandeira nacional devem ter a nacionalidade portuguesa, de um país da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu ou de um país de língua oficial portuguesa.

2 — As embarcações que arvoram bandeira nacional podem ser operadas por nacionais de países não incluídos no número anterior, até ao limite de 40 % da respetiva tripulação a bordo, salvo casos excecionais devidamente justificados.

3 — Não estão abrangidos pelo disposto no número anterior os comandantes das embarcações.

4 — É responsabilidade da companhia, do armador e do comandante da embarcação assegurar a bordo o cumprimento das regras de nacionalidade.

5 — O presente artigo não abrange os navios sujeitos ao regime especial constante do Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de março, na sua redação atual.

Artigo 25.º

Consumo de álcool ou substâncias psicotrópicas

1 — As pessoas que intervêm na operação das embarcações abrangidas pelo presente decreto-lei estão proibidas de desempenhar qualquer função sob influência de álcool ou de substâncias psicotrópicas.



2 — Considera-se sob influência de álcool, as pessoas que apresentem uma taxa igual ou superior a 0,05 % de alcoolemia no sangue ou a 0,25 mg/l de teor de álcool no ar expirado, ou a uma quantidade de álcool que conduza a essas concentrações.

3 — A conversão dos valores do teor de álcool no ar expirado (TAE) em teor de álcool no sangue (TAS) é baseada no princípio de que 1 mg de álcool por litro de ar expirado é equivalente a 2,3 g de álcool por litro de sangue.

4 — Considera-se sob influência de substâncias psicotrópicas, as pessoas que, após exame realizado nos termos da legislação aplicável, sejam como tal considerados em relatório médico ou pericial.

5 — É responsabilidade da companhia, do armador e do comandante da embarcação proceder à suspensão imediata do exercício das funções da pessoa que se encontre sob a influência do álcool ou de substâncias psicotrópicas, sem prejuízo de outras sanções que lhe possam vir a ser aplicadas.

CAPÍTULO IV

Regime financeiro e fiscalização

Artigo 26.º

Fixação, repartição e arrecadação de taxas

1 — Pela prestação, pela DGRM, dos serviços previstos no presente decreto-lei são cobradas taxas, nos termos da portaria emitida ao abrigo do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 49-A/2012, de 29 de fevereiro, na sua redação atual, sem prejuízo da cobrança dos serviços prestados pela AMN e pela DGS.

2 — O produto das taxas referidas no número anterior é repartido da seguinte forma:

- a) 87,5 % para a DGRM;
- b) 10 % para o Fundo Azul;
- c) 2,5 % para o Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA).

3 — Pela prestação, pelos órgãos locais da AMN e pela DGS, dos serviços previstos no presente decreto-lei são cobradas taxas, nos termos da legislação própria, cujo produto é repartido nos termos previstos no número anterior, com as devidas adaptações.

4 — As taxas referidas nos números anteriores são objeto de um documento único de receita, que agrega a liquidação de todas as entidades públicas competentes que hajam prestado os respetivos serviços.

5 — O documento único de cobrança é emitido pela DGRM e disponibilizado no BMar, após disponibilização pelas entidades competentes dos valores a liquidar.

6 — Compete à DGRM enviar ao interessado, por via eletrónica, o documento único de cobrança, bem como arrecadar o respetivo valor e proceder à posterior transferência dos valores correspondentes para as entidades públicas competentes que prestaram os respetivos serviços.

7 — Caso não ocorra no prazo legal o pagamento voluntário dos valores devidos, cabe a cada uma das entidades competentes proceder à cobrança coerciva das respetivas taxas e emolumentos, nos termos aplicáveis.

8 — Os procedimentos necessários à concretização do disposto no presente artigo, incluindo a periodicidade para a transferência dos valores arrecadados, constam de protocolo a celebrar entre as entidades competentes no âmbito da implementação do SNEM.

Artigo 27.º

Controlo de certificados e inspeções

1 — Compete à DGRM verificar a certificação e efetuar inspeções aos navios e embarcações que operem em vias navegáveis interiores, a fim de verificar o cumprimento dos requisitos do presente decreto-lei.



2 — Compete à AMN exercer as competências de controlo e fiscalização que lhe estão atribuídas por lei.

3 — As demais entidades que, no exercício das suas competências próprias, tomem conhecimento de factos que constituam responsabilidade contraordenacional, nos termos previstos no presente decreto-lei, comunicam-no às entidades fiscalizadoras referidas nos números anteriores.

CAPÍTULO V

Regime contraordenacional

Artigo 28.º

Contraordenações leves

Constitui contraordenação leve:

- a) O exercício da profissão de tripulante de convés sem se estar munido do DMar, de célula ativa ou dos certificados legalmente exigíveis;
- b) A posse de DMar ou de célula ativa deteriorados.

Artigo 29.º

Contraordenações graves

Constitui contraordenação grave:

- a) O incumprimento, pelas companhias, armadores ou comandantes, do estatuído no artigo 24.º;
- b) O incumprimento, por parte dos comandantes da embarcação, da obrigação de registo do tempo de embarque, nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 22.º;
- c) O incumprimento da obrigação de requerer, junto da administração marítima, o registo de qualquer alteração ou a correção aos registos feitos no BMar, nos termos do disposto no n.º 4 do artigo 22.º

Artigo 30.º

Contraordenações muito graves

Constitui contraordenação muito grave:

- a) O incumprimento, por parte dos tripulantes de convés, da obrigação de habilitação por certificado de qualificação de tripulante de convés, nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 7.º;
- b) O incumprimento, por parte dos tripulantes de convés, da obrigação de estarem habilitados por certificado reconhecido, nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 7.º;
- c) O incumprimento, por parte dos peritos em transporte de passageiros, da obrigação de estarem habilitados por certificado de qualificação de perito em transporte de passageiros, nos termos do disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 8.º;
- d) O incumprimento, por parte dos peritos em gás natural liquefeito, da obrigação de estarem habilitados por certificado de perito em gás natural liquefeito, nos termos do disposto na alínea b) do n.º 1 do artigo 8.º;
- e) O incumprimento, por parte dos peritos em transporte de passageiros e dos peritos em gás natural liquefeito, da obrigação de estarem habilitados por certificado reconhecido, nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 8.º;
- f) O incumprimento, por parte dos comandantes de embarcação, da obrigação de obtenção de autorizações específicas para as situações definidas no n.º 1 do artigo 9.º;
- g) O exercício de funções de tripulante de convés com idade inferior à exigida nos termos do anexo I ao presente decreto-lei;



h) A utilização, para exercício de função ou ocupação de um posto que requeira certificado emitido nos termos do presente decreto-lei, de certificado obtido com recurso a documentos falsos ou a outros meios fraudulentos;

i) A utilização, para exercício de função que requeira autorizações específicas emitidas nos termos do presente decreto-lei, de autorizações específicas obtidas com recurso a documentos falsos ou a outros meios fraudulentos;

j) O incumprimento, por parte das entidades formadoras, da obrigação de assegurar que os programas de formação estão conformes com as normas de competência, nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 19.º;

k) O incumprimento, por parte das entidades formadoras, da obrigação de assegurar que os sistemas de avaliação e de formação são objeto de certificação do sistema de gestão da qualidade, nos termos do n.º 3 do artigo 19.º;

l) O incumprimento, por parte das entidades formadoras, da obrigação de ministrar programas de formação previamente aprovados, nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 19.º;

m) A utilização, por parte das entidades formadoras, de simuladores de pilotagem de embarcações e de simuladores de radar não homologados, em violação do disposto no artigo 21.º;

n) O incumprimento da obrigação de existência na embarcação de diário de bordo, nos termos do disposto no n.º 7 do artigo 22.º;

o) A inobservância do n.º 1 do artigo 25.º por parte do marítimo em desempenho de funções a bordo de uma embarcação;

p) A inobservância do n.º 5 do artigo 25.º por parte da companhia ou do armador.

Artigo 31.º

Responsabilidade contraordenacional

Quando ocorram as contraordenações previstas nos números anteriores, para além do respetivo autor material, são punidos o proprietário da embarcação, a companhia, o armador e o tripulante de convés que detenha o comando da embarcação, salvo se a conduta tiver sido praticada contra instruções expressas destes.

Artigo 32.º

Coimas

1 — Às contraordenações leves, praticadas com dolo, correspondem as seguintes coimas:

a) € 200 a € 1500, tratando-se de uma pessoa singular;

b) € 400 a € 15 000, tratando-se de pessoa coletiva.

2 — Às contraordenações graves, praticadas com dolo, correspondem as seguintes coimas:

a) € 400 a € 2500, no caso de pessoa singular,

b) € 800 a € 30 000, no caso de pessoa coletiva;

3 — Às contraordenações muito graves, praticadas com dolo, correspondem as seguintes coimas:

a) € 2200 a € 3700, no caso de pessoa singular;

b) € 4400 a € 44 000, no caso de pessoa coletiva.

4 — A negligência é punível, sendo os limites mínimos e máximos das coimas reduzidos para metade.

5 — A tentativa é punível com a coima aplicável à contraordenação consumada, especialmente atenuada.



Artigo 33.º

Processamento das contraordenações e aplicação das coimas

1 — Compete à DGRM e aos órgãos locais da AMN, consoante as respetivas competências e jurisdições, instaurar e instruir os processos e aplicar as coimas relativamente às contraordenações previstas nos artigos 28.º a 30.º

2 — Cabe ao diretor-geral da DGRM e ao capitão do porto territorialmente competente, de acordo com as respetivas competências, a decisão dos processos.

Artigo 34.º

Destino dos produtos das coimas

O produto da aplicação das coimas reverte a favor das seguintes entidades:

- a) 60 % para os cofres do Estado;
- b) 7,5 % para a entidade autuante do procedimento;
- c) 20 % para a entidade instrutora do procedimento contraordenacional;
- d) 10 % para o Fundo Azul;
- e) 2,5 % para o GAMA.

Artigo 35.º

Regime aplicável e direito subsidiário

Às contraordenações previstas no presente decreto-lei é aplicável o regime do ilícito de mera ordenação social, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, na sua redação atual.

CAPÍTULO VI

Disposições complementares, transitórias e finais

Artigo 36.º

Obrigação de comunicação à Comissão Europeia

Compete à DGRM efetuar as seguintes comunicações obrigatórias à Comissão Europeia:

- a) As medidas a adotar quanto aos troços de vias navegáveis interiores com riscos específicos e os critérios de avaliação de competências para lidar com riscos específicos, bem como a fundamentação dessas medidas, no mínimo seis meses antes da data prevista para a sua adoção;
- b) A classificação das vias navegáveis interiores de natureza marítima, acompanhada de uma justificação baseada nos critérios que lhe presidiram;
- c) As situações em que verifique que um país terceiro deixa de observar o disposto no presente decreto-lei quanto ao reconhecimento de certificados, no prazo máximo de 48 horas;
- d) A lista dos programas de formação aprovados, bem como de quaisquer programas cuja aprovação tenha sido revogada ou suspensa, indicando o nome do programa de formação, os títulos dos diplomas ou certificados concedidos, o organismo que concede o diploma ou certificado, o ano de entrada em vigor da aprovação, bem como as qualificações pertinentes e as autorizações específicas a que o diploma ou certificado dá acesso;
- e) A lista dos simuladores homologados.

Artigo 37.º

Registos

1 — A Administração Marítima mantém, no SNEM, registos relativos à emissão, renovação, suspensão ou revogação dos certificados de qualificação, do DMar, das cédulas e dos diários de



bordo emitidos em conformidade com o presente decreto-lei, bem como, se for caso disso, dos documentos reconhecidos nos termos do artigo 10.º, e ainda da perda, furto, roubo ou destruição declarada desses certificados ou documentos ou da sua caducidade.

2 — Os registos referidos no número anterior incluem:

- a) Em relação aos certificados de qualificação, os dados que constam desses certificados e a autoridade emissora;
- b) Em relação ao DMar e às cédulas, o nome do titular e o seu número de identificação, o número de identificação do DMar ou da cédula, a data de emissão e a autoridade emissora;
- c) Em relação aos diários de bordo, o nome e o número de identificação da embarcação, o número de identificação do diário de bordo, a data de emissão e a autoridade emissora.

3 — Para efeitos da aplicação, controlo do cumprimento e avaliação do presente decreto-lei, de modo a garantir a segurança, facilitar a navegação, bem como para fins estatísticos e de promoção do intercâmbio de informações entre as autoridades dos Estados-Membros, os dados relativos aos certificados de qualificação, cédulas e diários de bordo a que se refere o n.º 1 são registados de forma fiável e sem demora na base de dados mantida pela Comissão Europeia.

4 — Os dados pessoais constantes dos registos a que se refere o n.º 1, ou da base de dados a que se refere o número anterior, são conservados durante 4 anos a contar da data do termo da validade dos documentos dos quais constam esses dados e, em ficheiro histórico, durante 10 anos a contar da data da respetiva eliminação dos referidos registos e base de dados.

Artigo 38.º

Acompanhamento

1 — As atividades relacionadas com a formação e avaliação de competências, bem como com a emissão e a atualização de certificados de qualificação e do DMar ou das cédulas e diários de bordo, são objeto de acompanhamento permanente por meio de um sistema de normas de qualidade, a fim de garantir a realização dos objetivos do presente decreto-lei.

2 — Os objetivos da formação e os níveis correspondentes de competência a atingir devem estar claramente definidos e identificar os níveis de conhecimentos e de competências a avaliar e a verificar, em conformidade com o presente decreto-lei.

3 — Tendo em conta as políticas, os sistemas, os controlos e as análises internas de garantia da qualidade estabelecidos para assegurar o cumprimento dos objetivos definidos, o âmbito de aplicação das normas de qualidade de qualificação abrangem:

- a) A emissão, renovação, suspensão ou retirada de certificados de qualificação, DMar ou cédulas e diários de bordo;
- b) Todos os cursos e programas de formação;
- c) Os exames e avaliações realizados sob a autoridade da DGRM;
- d) As qualificações e experiência exigidas aos formadores e examinadores.

Artigo 39.º

Avaliação independente

1 — As atividades relacionadas com a aquisição e avaliação de competências e com a atribuição dos certificados de qualificação, do DMar, das cédulas e dos diários de bordo, são avaliadas por organismo independente até 17 de janeiro de 2037 e, posteriormente, pelo menos de 10 em 10 anos.

2 — Os resultados das avaliações realizadas são devidamente documentados e comunicados às entidades avaliadas, as quais adotam as medidas adequadas para corrigir as anomalias detetadas.



Artigo 40.º

Prevenção da fraude e de outras práticas ilícitas

1 — A DGRM, as entidades formadoras, as autoridades de saúde, as entidades fiscalizadoras e as demais entidades competentes adotam as medidas necessárias para prevenir a fraude e outras práticas ilícitas que envolvam os certificados de qualificação da União, o DMar ou as cédulas, os diários de bordo, os certificados médicos e os registos previstos no presente decreto-lei.

2 — As entidades referidas no número anterior promovem o intercâmbio de informações relevantes com as autoridades competentes de outros Estados-Membros, no que respeita à certificação das pessoas ao serviço em embarcações, incluindo informações sobre a suspensão e a retirada de certificados, sem prejuízo do respeito pelos princípios da proteção de dados pessoais estabelecidos na legislação em vigor.

Artigo 41.º

Disposições transitórias

1 — Os tripulantes, excetuando os comandantes de embarcação, que sejam titulares de um certificado de qualificação emitido por um Estado-Membro antes de 18 de janeiro de 2022, ou que sejam titulares de uma qualificação reconhecida num ou mais Estados-Membros, podem continuar a utilizar esse certificado ou qualificação por um período de 10 anos a contar dessa data.

2 — Durante o período referido no número anterior, o reconhecimento das qualificações desses tripulantes pode continuar a ser efetuado de acordo com o disposto na Lei n.º 9/2009, de 4 de março, na sua redação atual.

3 — Antes do termo do referido período, os tripulantes podem requerer à DGRM um certificado de qualificação da União ou um certificado em aplicação do n.º 2 do artigo 10.º, mediante a apresentação dos documentos comprovativos a que se referem as alíneas a) e c) do n.º 1 do artigo 12.º

4 — Nas situações previstas nos n.ºs 2 e 3, é emitido um certificado de qualificação para o qual os requisitos de competências exigidos são semelhantes ou menos exigentes que os do certificado a substituir, desde que estejam reunidas as seguintes condições:

a) Para o certificado de qualificação de marinheiro: 540 dias de tempo de embarque, dos quais pelo menos 180 dias de navegação interior;

b) Para o certificado de qualificação de marinheiro de primeira classe: 900 dias de tempo de embarque, dos quais pelo menos 540 dias de navegação interior;

c) Para o certificado de qualificação da União de timoneiro: 1080 dias de tempo de embarque, dos quais pelo menos 720 dias de navegação interior.

5 — A experiência de navegação é demonstrada por meio de uma cédula, diário de bordo, declaração da entidade empregadora ou outros elementos de prova considerados suficientes pela administração marítima.

6 — A duração mínima do tempo de embarque nos termos das alíneas a), b) e c) do n.º 4, pode ser reduzida até um mínimo de 360 dias de tempo de embarque se o requerente for titular de um diploma reconhecido pela administração marítima e que confirme ter formação especializada em navegação interior abrangendo atividade prática de navegação.

7 — A redução da duração mínima não pode ser superior à duração da formação especializada.

8 — As cédulas e os diários de bordo emitidos antes de 18 de janeiro de 2022, em conformidade com regras diferentes das estabelecidas no presente decreto-lei, mantêm-se válidos pelo período neles indicado.

9 — A DGRM assegura ao titular dos dados a que se refere o n.º 3 do artigo 6.º, através da área «Os meus dados» do Portal Único de Serviços, no prazo de dois anos após a entrada em vigor do presente decreto-lei, a disponibilização da informação relativa ao tratamento dos seus dados pessoais e o acesso aos mesmos no âmbito do SNEM e do BMar.



Artigo 42.º

Regime supletivo

Em tudo o que não se encontrar previsto no presente decreto-lei aplica-se, com as necessárias adaptações, o disposto no Decreto-Lei n.º 166/2019, de 31 de outubro.

Artigo 43.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no prazo de 60 dias após a sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 27 de abril de 2023. — *Mariana Guimarães Vieira da Silva* — *Maria Helena Chaves Carreiras* — *Fernando Medina Maciel Almeida Correia* — *António José da Costa Silva* — *João Miguel Marques da Costa* — *Ana Manuel Jerónimo Lopes Correia Mendes Godinho* — *Ana Cláudia Fontoura Gouveia* — *João Saldanha de Azevedo Galamba*.

Promulgado em 16 de maio de 2023.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 18 de maio de 2023.

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

ANEXO I

(a que se referem os artigos 7.º a 9.º)

Requisitos mínimos de idade, conformidade administrativa, competência e tempo de embarque

Os requisitos mínimos de qualificação dos tripulantes de convés estabelecidos no presente anexo devem ser entendidos como correspondendo a um nível crescente de qualificações.

1 — Qualificações dos tripulantes de convés no nível de base

1.1 — Requisitos mínimos para a certificação de grumetes

Os requerentes do certificado de qualificação da União devem:

Ter no mínimo 16 anos de idade;

Ter concluído uma formação básica em matéria de segurança de acordo com os requisitos nacionais.

2 — Qualificações dos tripulantes de convés no nível operacional

2.1 — Requisitos mínimos para a certificação de marinheiro

Os requerentes do certificado de qualificação da União devem:

a):

Ter no mínimo 17 anos de idade;

Ter concluído um programa de formação aprovado conforme previsto no artigo 21.º, com uma duração mínima de dois anos, e que abrange as normas de competência para o nível operacional estabelecidas no anexo II ao presente decreto-lei;



Ter acumulado um tempo de embarque não inferior a 90 dias, integrado no programa de formação aprovado;

ou,

b):

Ter no mínimo 18 anos de idade;

Ter obtido aprovação numa avaliação da competência efetuada pela Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), tal como referido no artigo 20.º, destinada a verificar o cumprimento das normas de competência para o nível operacional estabelecidas no anexo II ao presente decreto-lei;

Ter acumulado um tempo de embarque não inferior a 360 dias ou ter acumulado um tempo de embarque não inferior a 180 dias se o requerente puder também fazer prova de experiência profissional de pelo menos 250 dias que ele tiver adquirido num navio de mar como tripulante de convés;

ou,

c):

Ter um mínimo de cinco anos de experiência profissional anterior à inscrição num programa de formação aprovado, ou ter um mínimo de 500 dias de experiência profissional num navio de mar como tripulante de convés, antes da inscrição num programa de formação aprovado, ou ter concluído um programa de formação profissional de duração não inferior a três anos, antes da inscrição num programa de formação aprovado;

Ter concluído um programa de formação aprovado conforme previsto no artigo 19.º, com uma duração mínima de nove meses, e que abrange as normas de competência para o nível operacional estabelecidas no anexo II ao presente decreto-lei;

Ter acumulado um tempo de embarque não inferior a 90 dias, integrado nesse programa de formação aprovado.

2.2 — Requisitos mínimos para a certificação de marinheiro de primeira classe

Os requerentes do certificado de qualificação da União devem:

a) Ter acumulado um tempo de embarque não inferior a 180 dias, com as qualificações de marinheiro;

ou,

b):

Ter concluído um programa de formação aprovado conforme previsto no artigo 19.º, com uma duração mínima de três anos, e que abrange as normas de competência para o nível operacional estabelecidas no anexo II ao presente decreto-lei;

Ter acumulado um tempo de embarque não inferior a 270 dias, integrado no programa de formação aprovado.

2.3 — Requisitos mínimos para a certificação de timoneiro

Os requerentes do certificado de qualificação da União devem:

a):

Ter acumulado um tempo de embarque não inferior a 180 dias, com as qualificações de marinheiro de primeira classe;

Possuir um certificado de operador de rádio;



ou,

b):

Ter concluído um programa de formação aprovado a que se refere o artigo 19.º, com uma duração mínima de três anos, e que abrange as normas de competência para o nível operacional estabelecidas no anexo II ao presente decreto-lei;

Ter acumulado um tempo de embarque não inferior a 360 dias, integrado no programa de formação aprovado;

Possuir um certificado de operador de rádio;

ou,

c):

Ter um mínimo de 500 dias de experiência profissional como mestre marítimo;

Ter obtido aprovação numa avaliação da competência efetuada pela DGRM conforme referido no artigo 20.º destinada a verificar se satisfaz as normas de competência para o nível operacional estabelecidas no anexo II ao presente decreto-lei;

Possuir um certificado de operador de rádio.

3 — Qualificações dos tripulantes de convés no nível de gestão

3.1 — Requisitos mínimos para a certificação de comandante de embarcação

Os requerentes do certificado de qualificação da União devem:

a):

Ter no mínimo 18 anos de idade,

Ter concluído um programa de formação aprovado a que se refere o artigo 19.º, com uma duração mínima de três anos, e que abrange as normas de competência para o nível operacional estabelecidas no anexo II ao presente decreto-lei;

Ter acumulado um tempo de embarque não inferior a 360 dias, integrado no programa de formação aprovado ou posterior à conclusão do programa;

Possuir um certificado de operador de rádio;

ou,

b):

Ter no mínimo 18 anos de idade;

Ser titular de um certificado de qualificação da União de timoneiro ou um certificado de timoneiro reconhecido nos termos do artigo 10.º;

Ter acumulado um tempo de embarque não inferior a 180 dias;

Ter obtido aprovação numa avaliação da competência efetuada pela DGRM a que se refere o artigo 20.º, destinada a verificar se satisfaz as normas de competência para o nível de gestão estabelecidas no anexo II ao presente decreto-lei;

Possuir um certificado de operador de rádio;

ou,

c):

Ter no mínimo 18 anos de idade;

Ter acumulado um tempo de embarque não inferior a 540 dias ou ter acumulado um tempo de embarque não inferior a 180 dias se o requerente puder também fazer prova de experiência



profissional de pelo menos 500 dias que ele tiver adquirido num navio de mar como tripulante de convés;

Ter obtido aprovação numa avaliação da competência efetuada pela DGRM a que se refere o artigo 20.º, destinada a verificar se satisfaz as normas de competência para o nível de gestão estabelecidas no anexo II ao presente decreto-lei;

Possuir um certificado de operador de rádio;

ou,

d):

Ter um mínimo de cinco anos de experiência profissional anterior à inscrição num programa de formação aprovado, ou 500 dias de experiência profissional num navio de mar como tripulante de convés anterior à inscrição num programa de formação aprovado, ou ter completado um programa de formação profissional de duração não inferior a três anos anterior à inscrição num programa de formação aprovado;

Ter concluído um programa de formação aprovado a que se refere o artigo 19.º com uma duração não inferior a um ano e meio, e que abrange as normas de competência para o nível operacional estabelecidas no anexo II ao presente decreto-lei;

Ter acumulado um tempo de embarque não inferior a 180 dias integrado no programa de formação aprovado e de pelo menos 180 dias posterior à conclusão do programa;

Possuir um certificado de operador de rádio.

3.2 — Requisitos mínimos para as autorizações específicas de certificados de qualificação da União de comandante de embarcação

3.2.1 — Vias navegáveis de natureza marítima

Os requerentes devem:

Satisfazer as normas de competência para a navegação em vias navegáveis de natureza marítima estabelecidas no anexo II ao presente decreto-lei.

3.2.2 — Radar

Os requerentes devem:

Satisfazer as normas de competência para a navegação por radar estabelecidas no anexo II ao presente decreto-lei.

3.2.3 — Gás natural liquefeito

Os requerentes devem:

Possuir um certificado de qualificação da União de perito em gás natural liquefeito (GNL) tal como referido no n.º 4.2.

3.2.4 — Grandes comboios

Os requerentes devem ter acumulado um tempo de embarque não inferior a 720 dias, incluindo pelo menos 540 dias com as qualificações de comandante de embarcação e não menos de 180 dias no comando de grandes comboios.



4 — Qualificações para operações específicas

4.1 — Requisitos mínimos para a certificação de peritos em transporte de passageiros

Os requerentes do primeiro certificado de qualificação da União de perito em transporte de passageiros devem:

Ter no mínimo 18 anos de idade;

Satisfazer as normas de competência para peritos em transporte de passageiros estabelecidas no anexo II ao presente decreto-lei.

Os requerentes da renovação do certificado de qualificação da União de perito em transporte de passageiros devem:

Obter aprovação numa nova prova administrativa ou concluir um novo programa de formação aprovado em conformidade com o artigo 19.º

4.2 — Requisitos mínimos para a certificação de peritos em gás natural liquefeito

Os requerentes do primeiro certificado de qualificação da União de perito em GNL devem:

Ter no mínimo 18 anos de idade;

Satisfazer as normas de competência para peritos em GNL estabelecidas no anexo II ao presente decreto-lei.

Os requerentes da renovação do certificado de qualificação da União de perito em GNL devem:

a) Ter acumulado o seguinte tempo de embarque a bordo de um veículo aquático que usa GNL como combustível:

No mínimo 180 dias durante os cinco anos anteriores; ou

No mínimo 90 dias durante o ano anterior;

ou,

b) Satisfazer as normas de competência para peritos em GNL estabelecidas no anexo II ao presente decreto-lei.

ANEXO II

(a que se referem os artigos 7.º a 9.º)

Requisitos essenciais de competência

1 — Requisitos essenciais de competência no nível operacional

1.1 — Navegação

O marinheiro presta assistência ao comando da embarcação em situações de manobra e de pilotagem da embarcação nas vias navegáveis interiores. O marinheiro deve estar apto a desempenhar essa função em todos os tipos de vias navegáveis e em todos os tipos de portos. Em particular, o marinheiro deve estar apto a:

Prestar assistência na preparação da embarcação para a navegação, de forma que garanta a segurança da viagem em todas as circunstâncias;

Prestar assistência nas operações de amarração e de ancoragem;

Prestar assistência na navegação e na manobra de forma económica e segura para a navegação.



1.2 — Operação da embarcação

O marinheiro deve estar apto a:

- Prestar assistência ao comando da embarcação no controlo da operação da embarcação e no cuidado das pessoas a bordo;
- Utilizar o equipamento da embarcação.

1.3 — Movimentação e estiva da carga e transporte de passageiros

O marinheiro deve estar apto a:

- Prestar assistência ao comando da embarcação na preparação, estiva e monitorização da carga durante as operações de carga e descarga;
- Prestar assistência ao comando na prestação de serviços aos passageiros;
- Prestar assistência direta a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida, em conformidade com os requisitos de formação e instruções do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 1177/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010.

1.4 — Máquinas navais e instalações elétricas, eletrónicas e de comando

O marinheiro deve estar apto a:

- Prestar assistência ao comando da embarcação na operação das máquinas e das instalações elétricas, eletrónicas e de comando, de forma que garanta a segurança técnica geral;
- Executar trabalhos de manutenção das máquinas e das instalações elétricas, eletrónicas e de comando, de forma que garanta a segurança técnica geral.

1.5 — Manutenção e reparação

O marinheiro deve estar apto a:

- Prestar assistência ao comando da embarcação na manutenção e reparação da embarcação, dos seus dispositivos e equipamentos.

1.6 — Comunicação

O marinheiro deve estar apto a:

- Comunicar de forma geral e profissional, o que inclui a capacidade de utilizar expressões normalizadas em situações em que se verifiquem problemas de comunicação;
- Ser sociável.

1.7 — Higiene e segurança e proteção do ambiente

O marinheiro deve estar apto a:

- Respeitar as regras de segurança no trabalho e compreender a importância das normas de higiene e segurança e a importância do ambiente;
- Reconhecer a importância da formação em segurança a bordo e tomar medidas imediatas em caso de emergência;
- Tomar precauções para evitar incêndios e utilizar corretamente o equipamento de combate a incêndios;
- Desempenhar as suas funções tendo em conta a importância da proteção do ambiente.



2 — Requisitos essenciais de competência no nível de gestão

2.0 — Supervisão

O comandante de embarcação deve estar apto a:

Dirigir outros tripulantes de convés e supervisionar as tarefas por eles desempenhadas, como referidas no n.º 1 que impliquem aptidões adequadas para as desempenhar.

2.1 — Navegação

O comandante de embarcação deve estar apto a:

Planear a viagem e governar a embarcação nas vias navegáveis interiores, o que inclui a capacidade de escolher a rota de navegação mais lógica, económica e ecológica para chegar aos destinos de carga e descarga, tendo em conta a regulamentação de tráfego aplicável e o conjunto de regras acordadas aplicáveis nas vias navegáveis interiores;

Aplicar os conhecimentos sobre as regras aplicáveis à tripulação das embarcações, incluindo conhecimentos sobre os períodos de descanso e a composição da tripulação de convés;

Navegar e manobrar, garantindo a segurança das operações da embarcação em todas as condições de navegação interior, inclusive em situações de elevada densidade de tráfego ou em que outras embarcações transportem mercadorias perigosas e que exijam conhecimentos básicos do Acordo Europeu relativo ao Transporte Internacional de Mercadorias Perigosas por Via Navegável Interior (ADN);

Responder a situações náuticas de emergência nas vias navegáveis interiores.

2.2 — Operação da embarcação

O comandante de embarcação deve estar apto a:

Aplicar os conhecimentos de construção naval e de métodos de construção de embarcações de navegação interior às operações de diferentes tipos de embarcações e possuir conhecimentos básicos dos requisitos técnicos aplicáveis às embarcações de navegação interior, tal como referido na Diretiva (UE) 2016/1629, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016;

Controlar e monitorizar o equipamento obrigatório mencionado no certificado da embarcação correspondente.

2.3 — Movimentação e estiva da carga e transporte de passageiros

O comandante de embarcação deve estar apto a:

Planear e garantir a segurança das operações de carregamento, estiva, peação, descarregamento e vigilância das cargas durante a viagem;

Planear e garantir a estabilidade da embarcação;

Planear e assegurar o transporte seguro dos passageiros e prestar-lhes assistência durante a viagem, incluindo a assistência direta a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida, em conformidade com os requisitos de formação e instruções do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 1177/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010.

2.4 — Máquinas navais e instalações elétricas, eletrónicas e de comando

O comandante de embarcação deve estar apto a:

Planear o fluxo de trabalho das máquinas navais e instalações elétricas, eletrónicas e de comando;

Monitorizar as máquinas principais e as máquinas e equipamentos auxiliares;

Planear e dar instruções em relação à bomba e ao sistema de controlo da bomba da embarcação;



Organizar a utilização e aplicação, manutenção e reparação seguras dos dispositivos eletrotécnicos da embarcação;
Controlar a manutenção e a reparação seguras dos dispositivos técnicos.

2.5 — Manutenção e reparação

O comandante de embarcação deve estar apto a:

Organizar a manutenção e a reparação seguras da embarcação e do seu equipamento.

2.6 — Comunicação

O comandante de embarcação deve estar apto a:

Gerir os recursos humanos, ser socialmente responsável e organizar o fluxo de trabalho e a formação a bordo da embarcação;

Assegurar uma boa comunicação em todos os momentos, o que inclui a utilização de expressões normalizadas em situações em que se verifiquem problemas de comunicação;

Promover um ambiente de trabalho equilibrado e convivial a bordo.

2.7 — Higiene e segurança, direitos dos passageiros e proteção do ambiente

O comandante de embarcação deve estar apto a:

Dar seguimento aos requisitos legais aplicáveis e tomar medidas para garantir a salvaguarda da vida humana;

Garantir a segurança e a proteção das pessoas a bordo, incluindo a assistência direta a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida, em conformidade com os requisitos de formação e instruções do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 1177/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010;

Estabelecer planos de emergência e de controlo de avarias e lidar com situações de emergência;

Assegurar o cumprimento dos requisitos de proteção do ambiente.

3 — Requisitos essenciais de competência para autorizações específicas

3.1 — Navegação em vias navegáveis interiores de natureza marítima

O comandante de embarcação deve estar apto a:

Trabalhar com cartas e mapas atualizados, avisos à navegação e aos navegantes e outras publicações específicas das vias navegáveis de natureza marítima;

Utilizar os dados de marés, as correntes de maré, os períodos e ciclos de marés, as horas das correntes de maré e das marés e as variações num estuário;

Utilizar as regras da SIGNI (sinalização das vias navegáveis interiores) e da IALA (Associação Internacional de Sinalização Marítima) para segurança da navegação nas vias navegáveis interiores de natureza marítima.

3.2 — Navegação por radar

O comandante de embarcação deve estar apto a:

Tomar as medidas apropriadas para a navegação por radar antes de largar amarras;

Interpretar as imagens de radar e analisar as informações fornecidas pelo radar;

Reduzir as interferências de origem diversa;

Navegar por radar, tendo em conta o conjunto de regras acordadas aplicáveis à navegação interior e em conformidade com os regulamentos que especificam os requisitos para a navegação por radar (como os requisitos em matéria de tripulação e as prescrições técnicas das embarcações);



Lidar com circunstâncias específicas, como a densidade do tráfego, a falha de dispositivos, as situações de perigo.

4 — Requisitos essenciais de competência para operações específicas

4.1 — Peritos em transporte de passageiros

Os requerentes devem estar aptos a:

Organizar a utilização dos meios de salvação a bordo das embarcações de passageiros;

Aplicar as instruções de segurança e tomar as medidas necessárias para proteger os passageiros em geral, especialmente em caso de emergência (por exemplo, evacuação, avaria, abalroamento, encalhe, incêndio, explosão ou outras situações que possam gerar pânico), incluindo a assistência direta a pessoas com deficiência e a pessoas com mobilidade reduzida, em conformidade com os requisitos de formação e instruções do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 1177/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010;

Comunicar em inglês básico;

Satisfazer os requisitos pertinentes do Regulamento (UE) n.º 1177/2010, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010.

4.2 — Peritos em gás natural liquefeito

Os requerentes devem estar aptos a:

Assegurar o cumprimento da legislação e das normas aplicáveis às embarcações que usam gás natural liquefeito (GNL) como combustível, bem como de outra regulamentação pertinente em matéria de higiene e segurança;

Estar atentos a aspetos específicos do GNL e a reconhecer e gerir os seus riscos;

Operar os sistemas específicos do GNL em condições de segurança;

Assegurar a verificação periódica do sistema de GNL;

Saber efetuar operações de abastecimento de GNL de forma segura e controlada;

Preparar o sistema de GNL para a manutenção da embarcação;

Lidar com situações de emergência relacionadas com o GNL.

116498351