

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**Lei n.º 18/2012**

de 7 de maio

Transpõe a Diretiva n.º 2009/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação técnica de acidentes no setor do transporte marítimo.

A Assembleia da República decreta, nos termos da alínea c) do artigo 161.º da Constituição, o seguinte:

CAPÍTULO I**Disposições gerais****Artigo 1.º****Objeto**

1 — A presente lei transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2009/18/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação técnica de acidentes no setor do transporte marítimo e que altera a Diretiva n.º 1999/35/CE, do Conselho, de 29 de abril, alterada pela Diretiva n.º 2002/59/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho.

2 — A presente lei estabelece normas destinadas a reforçar a segurança marítima e a prevenção da poluição causada por navios, reduzindo assim o risco de acidentes marítimos futuros.

3 — O regime previsto nos números anteriores promove a realização expedita de investigações técnicas e de análises adequadas, em caso de acidentes ou incidentes marítimos, com vista ao apuramento das respetivas causas e circunstâncias, assim como a elaboração atempada e rigorosa dos relatórios de investigação e de propostas de medidas corretivas, não tendo como finalidade o apuramento de responsabilidades nem a imputação de culpa.

Artigo 2.º**Âmbito de aplicação**

1 — As disposições da presente lei aplicam-se à investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos que:

- a) Envolvam navios que arvoem a bandeira nacional;
- b) Ocorram no mar territorial do Estado Português ou nas suas águas interiores, conforme definidos na Lei n.º 34/2006, de 28 de julho, e na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982; ou
- c) Impliquem outros interesses legítimos do Estado Português.

2 — Estão excluídos do âmbito de aplicação da presente lei os acidentes e incidentes marítimos que envolvam apenas:

- a) Navios de guerra ou de transporte de tropas e outros navios propriedade do Estado Português ou por ele explorados e utilizados exclusivamente em serviços estatais de natureza não comercial;
- b) Navios sem propulsão mecânica e navios de madeira de construção primitiva;

c) Embarcações de recreio que não se dediquem ao comércio, exceto se forem tripuladas e transportarem mais de 12 passageiros para fins comerciais;

d) Embarcações fluviais que operem apenas em vias navegáveis interiores;

e) Embarcações de pesca de comprimento inferior a 12 m; e

f) Instalações fixas de perfuração ao largo.

Artigo 3.º**Definições**

1 — Para efeitos da presente lei, constituem interesses legítimos do Estado Português, para além dos referidos nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo anterior, designadamente, os seguintes:

a) O acidente marítimo que tenha causado danos ou colocado em grave perigo o meio ambiente, incluindo o meio ambiente das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional, tal como definidas no artigo 2.º da Lei n.º 34/2006, de 28 de julho;

b) O acidente marítimo que tenha dado origem a, ou ameace provocar, graves danos ao Estado Português, às suas instalações ou estruturas sobre as quais está autorizado a exercer soberania ou jurisdição;

c) O acidente marítimo do qual tenha resultado a perda de vidas humanas, ou ferimentos graves, de cidadãos nacionais;

d) Os casos em que o Estado Português detenha informações importantes que possam ser úteis para a investigação;

e) Os interesses que, por qualquer outro motivo, sejam considerados significativos pelo Estado membro investigador principal.

2 — Para efeitos do disposto na presente lei, entende-se por:

a) «Acidente grave» um acidente ocorrido com um navio, que não se inclui na categoria de «acidente muito grave», que abranja, entre outros acontecimentos, incêndio, explosão, colisão, encalhe, contacto, danos provocados por mau tempo, danos provocados pelo gelo, fissuras no casco ou suspeita de deficiências no casco, e tenha como resultado qualquer uma das seguintes situações:

i) A imobilização das máquinas principais, danos extensivos no alojamento ou danos estruturais graves, tais como a entrada de água no casco, que torne o navio incapaz de prosseguir viagem, uma vez que o mesmo se encontra numa condição que não corresponde substancialmente às disposições das convenções aplicáveis, representando assim um risco para o navio e para as pessoas a bordo ou uma ameaça de risco inaceitável para o ambiente marinho;

ii) A poluição, independentemente da quantidade;

iii) Uma avaria ou falha de operação que obrigue ao reboque ou à assistência em terra;

b) «Acidente marítimo» um acontecimento ou uma sequência de acontecimentos diretamente relacionados com as operações de um navio, com exceção dos atos ou omissões deliberados, com o objetivo de provocar danos à segurança de um navio, de uma pessoa ou do ambiente, que tenha como consequência qualquer dos seguintes resultados:

i) A morte ou ferimento grave de uma pessoa;

ii) A perda de uma pessoa que se encontrava a bordo de um navio;

- iii) A perda, presumida perda ou abandono de um navio;
 - iv) Danos materiais sofridos pelo navio;
 - v) Encalhe ou inutilização de um navio, ou o envolvimento de um navio numa colisão;
 - vi) Danos materiais numa infraestrutura marítima exterior ao navio, podendo seriamente colocar em risco a segurança do navio, de outro navio ou de qualquer pessoa;
 - vii) Danos graves para o ambiente ou a possibilidade de ocorrência de danos graves para o ambiente, em resultado dos danos sofridos por um navio ou navios;
- c) «Acidente muito grave» um acidente marítimo que envolva a perda total do navio, a perda de vidas humanas ou danos graves para o ambiente;
- d) «Aparelho de registo dos dados de viagem (VDR)» tem a definição que lhe é dada na Resolução A.861(20) da Assembleia da Organização Marítima Internacional (OMI) e na Resolução MSC.163(78) do Comité de Segurança Marítima da OMI;
- e) «Autoridades portuárias» as administrações portuárias em cada porto;
- f) «Centro costeiro»:
- i) O centro de controlo de tráfego marítimo do continente (CCTMC), nos termos do Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de setembro;
 - ii) Os centros de coordenação de busca e salvamento marítimo (MRCC), nos termos do Decreto-Lei n.º 15/94, de 22 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 399/99, de 14 de outubro;
- g) «Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI» o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos anexo à Resolução A.849(20) da Assembleia da OMI, de 27 de novembro de 1997, na versão atualizada;
- h) «Companhia» o proprietário de um navio, o gestor de navios, o afretador em casco nu ou qualquer outra organização ou pessoa que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela operação do navio e que, ao fazê-lo, concordou em cumprir todos os deveres e obrigações impostos pelo Código Internacional para a Gestão da Segurança (ISM);
- i) «Comprimento» o comprimento do navio tal como se encontra definido no n.º 8 do artigo 2.º da Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, 1969, aprovada para adesão pelo Decreto do Governo n.º 4/87, de 15 de janeiro;
- j) «Comandante, mestre ou arrais» o marítimo da secção do convés que tem o comando de uma embarcação e que pertence, respetivamente, ao escalão dos oficiais ou ao escalão da mestrança;
- k) «Danos graves ao ambiente» os danos causados ao ambiente que, de acordo com a avaliação do Estado afetado, produzem efeitos nefastos ao meio ambiente;
- l) «Danos materiais» os danos que afetam significativamente a integridade estrutural, o funcionamento ou as características operacionais de um navio ou de uma infraestrutura marítima e que acarretam reparações ou a substituição de componentes importantes, ou a destruição do navio ou da infraestrutura marítima;
- m) «Diretrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo» as diretrizes anexas à Resolução LEG.3(91) do Comité Jurídico da OMI, de 27 de abril de 2006, tal como aprovadas pelo conselho de

administração da Organização Internacional do Trabalho (OIT) na sua 296.ª sessão, de 12 a 16 de junho de 2006;

n) «Embarcação *ferry ro-ro*» a embarcação de passageiros de mar que transporte mais de 12 passageiros, equipada de forma a permitir o embarque e o desembarque diretos, em marcha, de veículos rodoviários ou ferroviários;

o) «Embarcação de passageiros de alta velocidade» a embarcação de alta velocidade que transporte mais de 12 passageiros, tal como vem definida na regra 1 do capítulo x da Convenção SOLAS de 1974, na versão atualizada;

p) «Estado membro» qualquer Estado membro da União Europeia (UE);

q) «Estado membro investigador principal» o Estado membro responsável pela condução das investigações de acidentes e incidentes marítimos previstos na presente lei, tal como mutuamente acordado entre os Estados membros legitimamente interessados;

r) «Estado membro legitimamente interessado» o Estado membro em que ocorre, pelo menos, uma das seguintes circunstâncias:

- i) O Estado de bandeira de um navio envolvido num acidente ou incidente marítimo;

- ii) O Estado costeiro envolvido num acidente ou incidente marítimo;

- iii) O Estado cujo meio ambiente foi grave ou significativamente afetado por um acidente marítimo, incluindo o meio ambiente das suas águas e territórios reconhecidos nos termos do direito internacional;

- iv) O Estado no qual as consequências de um acidente ou incidente marítimo originaram, ou ameaçaram originar, danos graves a esse Estado ou a ilhas artificiais, instalações ou estruturas sobre as quais está autorizado a exercer jurisdição;

- v) O Estado no qual, em resultado de um acidente marítimo, nacionais desse Estado perderam as suas vidas ou sofreram ferimentos graves;

- vi) O Estado que possua informação importante que os Estados da investigação técnica consideram útil para a investigação;

- vii) O Estado que, por qualquer outro motivo, estabeleça um interesse considerado significativo pelo Estado membro investigador principal;

s) «Estado terceiro legitimamente interessado» um Estado legitimamente interessado e que não é um Estado membro;

t) «Fatores contributivos» qualquer ação, omissão, acontecimento ou condição, sem os quais:

- i) O acidente ou incidente marítimo não teria ocorrido;

- ii) As consequências adversas associadas ao acidente ou incidente marítimo provavelmente não teriam ocorrido ou não teriam sido graves;

u) «Ferimento grave» um ferimento sofrido por uma pessoa num acidente marítimo, do qual resulta uma incapacidade da pessoa funcionar normalmente durante mais de 72 horas, contabilizadas após um período de sete dias a contar da data em que sofreu o ferimento;

v) «Incidente marítimo» um acontecimento, ou sequência de acontecimentos, que não um acidente marítimo, diretamente ligado às operações de um navio que tenha colocado em risco, ou, se não fosse corrigido, poderia colocar em risco a segurança do navio, das pessoas a bordo ou de qualquer outra pessoa ou o meio ambiente, não

incluindo atos ou omissões deliberados, com o objetivo de provocar danos à segurança de um navio, do indivíduo ou do meio ambiente;

w) «Investigação técnica a acidente ou incidente marítimo» uma investigação de um acidente ou incidente marítimo, levada a cabo por um investigador com o objetivo de prevenir futuros acidentes e incidentes marítimos, a qual inclui a recolha e análise de provas, a identificação de fatores causais, a formulação de conclusões e de eventuais recomendações;

x) «Investigação técnica paralela» quando o mesmo acidente ou incidente marítimo é sujeito a mais do que uma investigação técnica efetuada em simultâneo por mais do que um Estado membro;

y) «Investigador responsável» a pessoa com qualificações adequadas, a quem incumbe a responsabilidade pela organização de uma investigação técnica, bem como pelo seu desenvolvimento e controlo;

z) «Investigador» a pessoa com qualificações adequadas, designada para colaborar com o investigador responsável nas tarefas de investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos;

aa) «Organização reconhecida» uma sociedade classificadora ou qualquer outra organização privada que assuma tarefas regulamentares em nome da administração do Estado de bandeira;

bb) «Passageiro» qualquer pessoa que não seja tripulante nem esteja empregada ou ocupada, sob qualquer forma, a bordo de um navio em serviços que a este digam respeito, excetuando-se as crianças com idade inferior a um ano;

cc) «Plataforma europeia de informações sobre acidentes marítimos (EMCIP)» a base de dados eletrónica europeia onde são conservados e analisados os dados relativos aos acidentes e incidentes marítimos;

dd) «Recomendação de segurança» qualquer proposta efetuada, inclusivamente para efeitos de registo e de controlo, pelo órgão de investigação do Estado que efetua ou conduz a investigação técnica, com base nas informações resultantes da investigação, ou, conforme apropriado, pela Comissão Europeia, com base numa análise de dados sucinta e nos resultados das investigações técnicas realizadas;

ee) «Serviço de Busca e Salvamento Marítimo», que funciona no âmbito da Marinha, é o serviço responsável pela coordenação das ações de busca e salvamento relativas a acidentes ocorridos com navios ou embarcações;

ff) «Serviços de controlo de tráfego marítimo», nos termos do Decreto-Lei n.º 263/2009, de 28 de setembro, são, designadamente:

i) Os serviços de controlo de tráfego marítimo de âmbito costeiro (VTS costeiro);

ii) Os serviços de controlo de tráfego marítimo de âmbito portuário (VTS portuários).

CAPÍTULO II

Responsabilidade pela investigação técnica

Artigo 4.º

Investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos

A investigação técnica de acidentes e incidentes marítimos previstos na presente lei é prosseguida pelo Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos (GPIAM), a quem cabe identificar com a maior eficácia e rapidez possível as respetivas causas, elaborar e divulgar

os correspondentes relatórios, promover estudos, formular recomendações em matéria de segurança marítima que visem reduzir a sinistralidade marítima e assegurar a participação em comissões, organismos ou atividades, nacionais ou estrangeiras.

CAPÍTULO III

Investigação técnica

Artigo 5.º

Estatuto da investigação técnica

1 — As investigações técnicas de acidentes e incidentes marítimos, realizadas nos termos da presente lei, são independentes de quaisquer investigações do foro judiciário, do inquérito da autoridade marítima ou outro, destinadas a apurar responsabilidade ou a imputar culpa.

2 — As investigações técnicas referidas no número anterior apenas podem ser impedidas, suspensas ou adiadas por motivo fundamentado decorrente da investigação do foro judiciário em curso.

Artigo 6.º

Obrigatoriedade de investigar

1 — O GPIAM realiza uma investigação técnica sempre que ocorra um acidente marítimo muito grave numa das seguintes circunstâncias:

a) Quando o acidente envolve um navio que arvora a bandeira nacional, independentemente do local onde ocorre o acidente;

b) Quando o acidente ocorre no mar territorial ou nas águas interiores do Estado Português, qualquer que seja a bandeira do navio ou navios envolvidos no acidente;

c) Quando o acidente se revele como um interesse legítimo para o Estado Português, qualquer que seja o local do acidente e da bandeira do navio ou navios envolvidos.

2 — No caso de acidentes marítimos graves, de acidentes e de incidentes, compete ao GPIAM decidir sobre a realização da investigação técnica, após proceder a uma avaliação prévia do acidente, ou incidente, a qual deve ter em conta, pelo menos, os seguintes fatores:

a) Gravidade do acidente ou incidente marítimo;

b) Tipo de navio;

c) Tipo de carga;

d) A possibilidade de os resultados da investigação técnica poderem contribuir para a prevenção de acidentes e incidentes futuros.

3 — São ainda sujeitos a uma investigação técnica por parte do GPIAM todos os acidentes ou incidentes marítimos que ocorram no mar territorial ou nas águas interiores do Estado Português, e que envolvam um *ferry ro-ro* ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade, ou, no caso do acidente ou incidente marítimo ter ocorrido noutras águas, sempre que o último porto de escala do *ferry ro-ro* ou da embarcação de passageiros de alta velocidade tenha sido um porto nacional.

4 — Sempre que o GPIAM decida não realizar uma investigação técnica a um acidente marítimo grave deve comunicar à Comissão Europeia os motivos dessa decisão, através da plataforma EMCIP.

Artigo 7.º

Notificação de acidentes e incidentes

1 — Devem ser notificados ao GPIAM todos os acidentes e incidentes marítimos referidos no n.º 1 do artigo 2.º, conjugado com o n.º 1 do artigo 3.º, nos termos do anexo I à presente lei e que dela faz parte integrante.

2 — A obrigação de notificação prevista no número anterior compete às seguintes pessoas ou entidades:

a) Ao comandante, mestre ou arrais do navio envolvido no acidente ou incidente marítimo ou, estando este impossibilitado de o fazer, ao oficial, ou marinheiro, mais antigo a bordo do navio;

b) Ao proprietário ou companhia do navio envolvido no acidente ou incidente marítimo.

3 — Devem também notificar o GPIAM, sempre que tenham conhecimento da ocorrência de um acidente e incidente marítimo, as seguintes pessoas ou entidades:

a) O centro costeiro geograficamente competente;

b) As autoridades portuárias em cuja área de jurisdição o acidente ou incidente marítimo tenha ocorrido;

c) Os profissionais de pilotagem dos portos e barras em cuja área de intervenção o acidente ou incidente marítimo tenha ocorrido;

d) A organização reconhecida, ou organizações reconhecidas, que emitiu os certificados estatutários relativos ao navio envolvido no acidente ou incidente marítimo.

4 — Devem ainda notificar o GPIAM as seguintes entidades:

a) Os órgãos locais da Direção-Geral da Autoridade Marítima (DGAM) relativamente aos acidentes e incidentes marítimos que ocorram em espaço sob a sua jurisdição;

b) A Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), sempre que tenha conhecimento da ocorrência de um acidente e incidente marítimo.

5 — A notificação de acidentes marítimos muito graves e graves deve ser feita ao GPIAM no prazo de 6 horas após a sua ocorrência e os restantes acidentes e incidentes no prazo de 48 horas.

6 — O comandante, mestre ou arrais do navio envolvido no acidente ou incidente marítimo, ou, estando este impossibilitado de o fazer, o oficial ou marinheiro mais antigo a bordo do navio, deve elaborar de imediato relatório da ocorrência, contendo, na medida do possível, os elementos indicados nas alíneas *l)* a *ii)* do anexo I.

7 — O diretor do GPIAM deve determinar a forma a utilizar para as notificações previstas no presente artigo, sendo a mesma publicada na página eletrónica do GPIAM.

CAPÍTULO IV

Investigadores

Artigo 8.º

Competências do investigador responsável

1 — Compete ao investigador responsável, designadamente:

a) Proceder à listagem imediata dos elementos de prova e à busca controlada do casco, dos destroços e de outros componentes ou matérias para perícia ou análise, salvo decisão de autoridade judiciária ou policial em contrário;

b) Proceder à remoção controlada do casco, dos destroços e de outros componentes ou matérias para perícia ou análise, salvo decisão de autoridade judiciária, marítima ou policial em contrário;

c) Requisitar a entidades tecnicamente competentes e idóneas a perícia ou análise dos elementos referidos na alínea anterior;

d) Investigar todas as circunstâncias em que ocorreu o acidente ou incidente, incluindo aquelas que podem não estar diretamente a ele ligadas, mas que se entenda serem relevantes para a investigação técnica em curso;

e) Requisitar à autoridade judiciária competente os relatórios das autópsias dos membros da tripulação que tenham falecido no acidente ou venham a falecer posteriormente como consequência deste, bem como os exames e os resultados das colheitas de amostras, efetuadas nas pessoas envolvidas na operação do navio, ou em outras pessoas de interesse para o caso, e nos corpos das vítimas;

f) Solicitar às autoridades policiais a realização de testes de alcoolemia ou despistagem de estupefacientes nas pessoas envolvidas no acidente;

g) Solicitar às autoridades judiciárias, marítima ou policiais a identificação das testemunhas já ouvidas por aqueles;

h) Solicitar à DGRM toda a informação de que esta disponha sobre os navios, infraestruturas, marítimos, companhias ou proprietários e organizações reconhecidas, com interesse para a investigação técnica, incluindo os relativos a certificados, licenças, vistorias e inspeções, bem como qualquer informação adicional considerada relevante para a investigação;

i) Solicitar às autoridades judiciárias, marítima ou policiais, sem prejuízo da investigação judiciária, a conservação, custódia e vigilância do local e destroços e a autorização para efetuar o mais rapidamente possível os exames e estudos necessários relativamente às pessoas e vestígios materiais de qualquer espécie relacionados com o acidente;

j) Solicitar ao centro de busca e salvamento marítimo competente toda a informação sobre o acidente considerada relevante para a investigação técnica;

k) Solicitar ao Instituto Português do Mar e da Atmosfera, I. P., a preparação de relatório da situação meteorológica e da informação meteorológica disponível na altura do acidente ou incidente;

l) Determinar aos serviços de controlo de tráfego marítimo a cativação, durante o período de tempo necessário à investigação técnica, dos registos de imagem e de comunicação VHF e requerer a sua transcrição;

m) Solicitar aos pilotos e a outro pessoal portuário ou marítimo toda a informação de que estes disponham considerada de interesse para a investigação técnica;

n) Recolher depoimentos de pessoas envolvidas e de testemunhas sem a presença de outras cujos interesses possam ser considerados passíveis de dificultar a investigação técnica em curso;

o) Obter os registos das vistorias e outras informações pertinentes na posse do Estado de bandeira, das companhias, das organizações reconhecidas ou de qualquer outra parte com interesse no caso, sempre que essas partes ou os seus representantes estejam estabelecidos em Portugal;

p) Elaborar, nos termos previstos no artigo 11.º, o relatório final, provisório, ou simplificado.

2 — Os pedidos previstos no número anterior podem ser recusados pela autoridade judiciária em função da investigação criminal em curso.

Artigo 9.º

Prerrogativas do investigador responsável

1 — No exercício das suas competências, o investigador responsável tem acesso:

a) A qualquer zona relevante ou a qualquer local do acidente, bem como a qualquer navio, casco ou estrutura, incluindo a carga, o equipamento e os destroços;

b) A uma listagem de provas e à possibilidade de proceder à busca e remoção controladas do casco, dos destroços e de outros componentes ou matérias para perícia ou análise;

c) Aos resultados das perícias ou análises realizadas pelas autoridades judiciais ou policiais, ou outras entidades, aos elementos de prova, casco, destroços e outros componentes ou matérias;

d) A reproduzir e utilizar todas as informações e dados registados pertinentes, incluindo os dados dos VDR, respeitantes ao navio, à viagem, à carga, aos tripulantes e quaisquer outras pessoas, a objetos, condições e circunstâncias;

e) Aos resultados dos exames aos corpos das vítimas ou às análises de amostras deles retiradas;

f) Aos resultados dos exames efetuados a pessoas envolvidas no serviço do navio ou a outras pessoas de interesse para o caso, ou às análises de amostras retiradas dessas pessoas;

g) A qualquer informação que esteja na posse da companhia, do proprietário, da organização reconhecida e do estaleiro e que seja considerada pelo investigador responsável relevante para efeitos da investigação técnica.

2 — O acesso previsto no número anterior pode ser negado pela autoridade judiciária em função da investigação criminal em curso.

CAPÍTULO V

Condução da investigação técnica, relatórios e recomendações

Artigo 10.º

Condução da investigação técnica

1 — O GPIAM é responsável pela realização da investigação técnica aos acidentes e incidentes marítimos abrangidos pela presente lei, assim como pela articulação com os outros Estados membros legitimamente interessados até que se decida de comum acordo qual deles é o Estado investigador principal.

2 — Os acidentes ou incidentes marítimos abrangidos pela presente lei devem ser objeto de uma única investigação técnica, a realizar pelo GPIAM ou pelo Estado membro investigador principal, com a participação de quaisquer outros Estados membros legitimamente interessados.

3 — O GPIAM, assim como qualquer outro organismo do Estado Português, não deve tomar medidas que possam impedir, suspender ou adiar indevidamente a realização de uma investigação técnica abrangida pela presente lei.

4 — As investigações técnicas devem ser iniciadas logo após a ocorrência do acidente ou incidente marítimo ou, não sendo possível, no prazo de dois meses após a sua ocorrência.

5 — Sem prejuízo das obrigações decorrentes da presente lei e do direito internacional, o GPIAM pode, numa base casuística e de comum acordo, delegar noutro Estado membro a condução de uma investigação técnica ou tarefas

específicas para esse efeito, ficando sempre como último responsável pela investigação, pelo seu resultado e pelas obrigações previstas na presente lei.

Artigo 11.º

Relatórios e comunicações

1 — Qualquer investigação técnica efetuada nos termos da presente lei é objeto de relatório final, o qual é apresentado de acordo com a estrutura indicada no anexo II à presente lei e que dela faz parte integrante.

2 — O GPIAM deve disponibilizar o relatório final, incluindo as suas conclusões e eventuais recomendações, ao público e, em especial, ao setor marítimo, no prazo de 12 meses a contar da data do acidente.

3 — Caso não seja possível elaborar o relatório final nos 12 meses seguintes à data do acidente, o GPIAM deve elaborar um relatório provisório até essa data.

4 — O GPIAM pode decidir que uma investigação técnica que não diga respeito a um acidente marítimo muito grave ou grave, consoante os casos, e cujos resultados não sejam suscetíveis de contribuir para a prevenção de acidentes e incidentes futuros, seja objeto de um relatório simplificado.

5 — Compete ao diretor do GPIAM homologar o relatório final, provisório ou simplificado, dando-o a conhecer ao membro do Governo responsável pela área do mar e, posteriormente, promover o seu envio à Comissão Europeia.

6 — Na elaboração do relatório final, provisório ou simplificado, e a fim de melhorar a qualidade do relatório da forma mais adequada à consecução do objetivo da presente lei, o GPIAM tem em conta as eventuais observações técnicas da Comissão Europeia sobre relatórios finais, que não alterem as conclusões na sua substância.

7 — Concluídos e homologados os relatórios finais, provisórios ou simplificados, os mesmos são de imediato publicados na página eletrónica do GPIAM.

Artigo 12.º

Recomendações de segurança

1 — As recomendações de segurança são comunicadas à Comissão Europeia e a todos os interessados que possam delas beneficiar em matéria de segurança, podendo ainda ser disponibilizadas ao público em geral sempre que o diretor do GPIAM considere que tal é do interesse da segurança e prevenção da poluição.

2 — Qualquer pessoa ou entidade à qual a recomendação de segurança é dirigida deve:

a) Ter essa recomendação em consideração;

b) Comunicar ao diretor do GPIAM, no prazo de 96 horas após a receção da recomendação, as seguintes informações:

i) Pormenores das medidas, caso existam, por ele tomadas ou propostas para implementar a recomendação e, no caso em que proponha implementar medidas, o prazo para a consolidação dessa implementação;

ii) Esclarecimento do motivo por que a recomendação não é objeto das medidas a tomar para a implementação;

c) Comunicar imediatamente ao diretor do GPIAM qualquer alteração à informação enviada ao abrigo da alínea b) e as razões que justificam a alteração.

3 — As recomendações não constituem, em caso algum, presunção de culpa ou de responsabilidade, relativa ao sujeito ou sujeitos envolvidos, direta ou indiretamente, num acidente ou incidente marítimo.

4 — Nos casos em que tal se justifique, o GPIAM ou a Comissão Europeia formulam recomendações com base numa análise abstrata de dados de acidentes e nos resultados globais das investigações técnicas realizadas.

Artigo 13.º

Sistema de alerta precoce

1 — O GPIAM informa imediatamente a Comissão Europeia da necessidade de emissão de um alerta precoce, sempre que em qualquer fase da investigação técnica considere necessária uma intervenção urgente ao nível da União Europeia para prevenir o risco de novos acidentes.

2 — O disposto no número anterior não prejudica o direito que assiste ao GPIAM de emitir um alerta precoce ao nível nacional, sempre que tal se mostre necessário, o qual é imediatamente comunicado à DGRM e à DGAM e divulgado ao setor marítimo através da página eletrónica do GPIAM.

CAPÍTULO VI

Cooperação e coordenação

Artigo 14.º

Articulação das autoridades nacionais

1 — As autoridades marítima e policiais e os investigadores do GPIAM devem atuar em colaboração mútua, no sentido de assegurar a eficácia das investigações, e, quando presentes no local do acidente ou incidente, devem, nomeadamente, providenciar para que sejam tomadas imediatamente, sem prejuízo das operações de salvamento, as seguintes medidas:

- a) Isolamento e guarda do local do acidente;
- b) Afastamento de pessoas estranhas às investigações;
- c) Identificação das testemunhas e recolha das primeiras declarações prestadas voluntariamente, tendo em vista os objetivos da investigação técnica;
- d) Verificação, exame, recolha de vestígios e identificação de provas nos destroços do navio e nos corpos das vítimas antes da sua remoção.

2 — Sem prejuízo da investigação judiciária, compete aos investigadores do GPIAM a prática dos atos cautelares, necessários e urgentes, para assegurar a preservação dos meios de prova que exijam especiais conhecimentos técnicos.

3 — Os investigadores do GPIAM devem comunicar às autoridades judiciárias, marítima ou policiais as partes ou componentes do navio que, para efeitos da investigação técnica, não possam ser deslocados ou desmontados, até ser efetuada peritagem mais detalhada por técnicos especializados.

4 — Sem prejuízo da independência da investigação técnica, os investigadores do GPIAM prestam às autoridades judiciárias ou policiais a coadjuvação necessária no âmbito das suas funções.

Artigo 15.º

Cooperação com órgãos de investigação de outros Estados membros

O GPIAM tem o dever de cooperar com os órgãos de investigação de outros Estados membros, com vista a as-

segurar que os objetivos das investigações técnicas sejam alcançados, tendo em especial atenção os seguintes aspetos:

a) Em caso de investigações técnicas que envolvam dois ou mais Estados membros, o GPIAM deve cooperar para decidir sem demora qual deles é o Estado membro investigador principal e diligenciar ainda no sentido de determinar as modalidades da investigação;

b) Possibilitar que outros Estados legitimamente interessados tenham os mesmos direitos e o mesmo acesso às testemunhas e às provas que o GPIAM e o direito a que o seu entendimento seja tomado em conta pelo GPIAM, sempre que este atuar como Estado membro investigador principal.

Artigo 16.º

Investigações técnicas paralelas

1 — O GPIAM não deve realizar investigações técnicas paralelas relativamente ao mesmo acidente ou incidente marítimo, exceto em casos excecionais, os quais, sempre que ocorram, são notificados à Comissão Europeia com a indicação das razões que estiveram na base de tal decisão.

2 — Sempre que, em circunstâncias excecionais, o GPIAM decida realizar uma investigação técnica paralela, deve cooperar com os órgãos de investigação dos outros Estados membros, procedendo ao intercâmbio de todas as informações relevantes recolhidas durante a respetiva investigação, no sentido das diferentes investigações chegarem, tanto quanto possível, às mesmas conclusões.

Artigo 17.º

Cooperação com países terceiros legitimamente interessados

1 — O GPIAM deve cooperar, no maior grau possível, com os países terceiros legitimamente interessados numa investigação técnica.

2 — Em qualquer fase da investigação, os países terceiros legitimamente interessados podem associar-se, de comum acordo, a uma investigação técnica conduzida pelo GPIAM nos termos da presente lei.

3 — A cooperação do GPIAM numa investigação técnica conduzida por um país terceiro legitimamente interessado não prejudica os deveres de investigação e de notificação estabelecidos na presente lei.

4 — Caso um país terceiro legitimamente interessado esteja a conduzir uma investigação técnica que envolva um ou mais Estados membros, o GPIAM pode decidir abster-se de uma investigação paralela, desde que a investigação conduzida pelo país terceiro seja efetuada de acordo com o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI.

CAPÍTULO VII

Dever de sigilo, depoimentos e preservação dos elementos de prova

Artigo 18.º

Dever de sigilo

1 — O GPIAM deve assegurar que os registos a seguir enumerados só sejam divulgados para os fins da investigação técnica, exceto se a autoridade judiciária determinar que existe um interesse público superior na sua

divulgação que se sobrepõe aos princípios estabelecidos na presente lei:

a) Depoimentos das testemunhas e outras declarações, relatos e notas recolhidos ou obtidos pelo GPIAM ou por outro órgão de investigação técnica envolvido na investigação do mesmo;

b) Registos que revelem a identidade das pessoas que forneceram provas no contexto da investigação técnica;

c) Informações relativas às pessoas envolvidas no acidente ou incidente marítimo, de natureza particularmente sensível ou privada, incluindo informações relativas à sua saúde.

2 — O GPIAM estabelece e implementa procedimentos destinados a assegurar a natureza reservada dos registos referidos no número anterior.

Artigo 19.º

Depoimentos

1 — O depoimento das pessoas envolvidas e das testemunhas de qualquer acidente e incidente marítimo, no âmbito da investigação técnica realizada nos termos da presente lei, é confidencial quanto à identidade das pessoas envolvidas e das testemunhas e visa unicamente os objetivos da referida investigação.

2 — Os depoimentos gravados podem ser utilizados quando não for possível produzir um depoimento escrito.

3 — É obrigatória a recolha dos depoimentos de todas as pessoas intervenientes na segurança do navio.

Artigo 20.º

Preservação dos elementos de prova

O comandante, mestre ou arrais do navio envolvido no acidente ou incidente marítimo, ou, estando este impossibilitado de o fazer, o oficial ou marinheiro mais antigo a bordo do navio, deve diligenciar no sentido de:

a) Salvar toda a informação contida em cartas marítimas, diários de bordo e registos eletrónicos, magnéticos e de vídeo, incluindo os dados dos VDR e de outros dispositivos eletrónicos relativos aos períodos que antecederam, durante o qual ocorreram e que se seguiram ao acidente;

b) Prevenir a eliminação por sobreposição ou outra alteração dessa informação;

c) Proteger de interferências qualquer outro equipamento considerado pertinente para a investigação técnica ao acidente;

d) Recolher e resguardar sem demora todos os elementos de prova para os fins das investigações técnicas.

CAPÍTULO VIII

Disposições complementares, transitórias e finais

Artigo 21.º

Documentação

O GPIAM conserva a documentação de suporte à investigação técnica pelo prazo de 10 anos contados a partir da data de homologação do relatório final.

Artigo 22.º

Custos

1 — As atividades associadas às investigações técnicas que envolvam dois ou mais Estados membros não dão origem à cobrança de encargos.

2 — Caso o GPIAM solicite a assistência de um Estado membro que não esteja envolvido na investigação técnica, o GPIAM e esse Estado membro acordam no reembolso dos custos incorridos.

Artigo 23.º

Tratamento justo dos marítimos

Nos termos do direito nacional, as entidades nacionais referidas na presente lei têm em conta as disposições aplicáveis das diretrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente e incidente marítimo nas águas sob jurisdição nacional.

Artigo 24.º

Regime contraordenacional

1 — Sem prejuízo da responsabilidade civil, criminal ou disciplinar, constituem contraordenações, punidas com coima de € 2200 a € 3700, no caso de pessoa singular, e de € 10 000 a € 44 000, no caso de pessoa coletiva:

a) O não cumprimento do dever de notificar, ou o atraso na notificação, por parte das pessoas referidas na alínea *a)* do n.º 2 e no n.º 5, ambos do artigo 7.º;

b) O não cumprimento do dever de notificar, ou o atraso na notificação, por parte do proprietário ou da companhia conforme estabelecido na alínea *b)* do n.º 2 e no n.º 5, ambos do artigo 7.º;

c) O não cumprimento do dever de notificar, ou o atraso na notificação, por parte do centro costeiro geograficamente competente conforme previsto na alínea *a)* do n.º 3 e no n.º 5, ambos do artigo 7.º;

d) O não cumprimento do dever de notificar, ou o atraso na notificação, por parte das autoridades portuárias em cuja área de jurisdição o acidente ou incidente marítimo ocorreu conforme previsto na alínea *b)* do n.º 3 e no n.º 5, ambos do artigo 7.º;

e) O não cumprimento do dever de notificar, ou o atraso na notificação, por parte dos profissionais de pilotagem dos portos e barras em cuja área de intervenção o acidente ou incidente marítimo ocorreu conforme previsto na alínea *c)* do n.º 3 e no n.º 5, ambos do artigo 7.º;

f) O não cumprimento do dever de notificar, ou o atraso na notificação, por parte da organização reconhecida, ou organizações reconhecidas, que emitiu os certificados estatutários relativos ao navio envolvido no acidente conforme previsto na alínea *d)* do n.º 3 e no n.º 5, ambos do artigo 7.º;

g) O não cumprimento por parte das pessoas ou entidades do estabelecido no n.º 2 do artigo 12.º;

h) O não cumprimento por parte do comandante, mestre ou arrais do estabelecido no artigo 20.º;

i) O não cumprimento por parte do oficial, ou marinheiro, mais antigo a bordo do estabelecido no artigo 20.º

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

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

4 — A instrução dos processos por infração ao disposto na presente lei e a aplicação das correspondentes coimas competem ao GPIAM.

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

- a) 60 % para os cofres do Estado;
- b) 40 % para o GPIAM.

6 — Às contraordenações previstas na presente lei é subsidiariamente aplicável o regime geral do ilícito de mera ordenação social, constante do Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 356/89, de 17 de outubro, 244/95, de 14 de setembro, e 323/2001, de 17 de dezembro, e pela Lei n.º 109/2001, de 24 de dezembro.

Artigo 25.º

Disposições transitórias

Até à instalação e operacionalização definitiva do GPIAM:

- a) As notificações de acidentes e incidentes marítimos, comunicadas nos termos do artigo 7.º, são enviadas à DGRM;
- b) As investigações técnicas são realizadas pela DGRM.

Artigo 26.º

Norma revogatória

São revogados:

- a) O artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 189/98, de 10 de julho;
- b) O artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 27/2002, de 14 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 51/2005, de 25 de fevereiro;
- c) O artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 106/2004, de 8 de maio;
- d) A alínea b) do n.º 1 do artigo 6.º do anexo à Portaria n.º 544/2007, de 30 de abril.

Artigo 27.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em 22 de março de 2012.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

Promulgada em 26 de abril de 2012.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendada em 27 de abril de 2012.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO I

Notificação do acidente ou incidente marítimo

(a que se refere o artigo 7.º)

O relatório relativo à notificação do acidente ou incidente marítimo deve conter a seguinte informação:

- a) Estado membro responsável/pessoa a contactar;
- b) Estado membro investigador;

- c) Função do Estado membro;
- d) Estado costeiro afetado;
- e) Número de Estados legitimamente interessados;
- f) Estados legitimamente interessados;
- g) Entidade notificadora;
- h) Hora da notificação;
- i) Data da notificação;
- j) Tipo de acidente ou incidente marítimo;
- k) Descrição breve dos motivos para não ser efetuada uma investigação técnica;
- l) Tipo de navio;
- m) Nome do navio ⁽¹⁾;
- n) Número IMO ou conjunto de identificação ⁽¹⁾;
- o) Porto de registo;
- p) Bandeira do navio ⁽¹⁾;
- q) Nome e morada do proprietário ou da companhia;
- r) Nome do comandante, mestre ou arrais do navio;
- s) Nome da organização reconhecida, ou organizações reconhecidas, que emitiu os certificados estatutários ao navio;
- t) Data e hora do acidente ou incidente marítimo;
- u) Porto de largada e porto de destino ⁽¹⁾;
- v) Latitude e longitude relativos ao local onde ocorreu o acidente ou incidente marítimo;
- w) Local do acidente ou incidente marítimo;
- x) Segmento da viagem ⁽¹⁾;
- y) Serviço do navio ⁽¹⁾;
- z) Esquema de separação do tráfego ⁽¹⁾;
- aa) Parte do navio em que ocorreu o acidente ou incidente marítimo, caso tenha sido a bordo ⁽¹⁾;
- bb) Condições meteorológicas;
- cc) Vítimas mortais ⁽¹⁾;
- i) Tripulantes;
- ii) Passageiros;
- iii) Outras pessoas;
- dd) Feridos graves ⁽¹⁾;
- i) Tripulantes;
- ii) Passageiros;
- iii) Outras pessoas;
- ee) Indicação se o acidente originou poluição ⁽¹⁾;
- ff) Avarias do navio ⁽¹⁾;
- gg) Avarias da carga ⁽¹⁾;
- hh) Outros danos;
- ii) Breve descrição do acidente ou incidente marítimo ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ O item em questão, e no caso de vários navios estarem envolvidos no acidente ou incidente marítimo, devem ser fornecidos pelo GPIAM os dados relativos a cada navio.

ANEXO II

Conteúdo do relatório de investigação técnica

(a que se refere o artigo 11.º)

Introdução

Nesta parte identifica-se o objetivo da investigação técnica e precisa-se que uma recomendação de segurança não pode, em caso algum, criar uma presunção de responsabilidade ou culpa, e que o relatório não é redigido, em termos de conteúdo e estilo, com o intuito de ser utilizado em ações judiciais.

(O relatório não deve fazer qualquer referência a depoimentos de testemunhas nem associar alguém nele men-

cionado a pessoas que tenham prestado depoimento no decurso da investigação técnica.)

1 — Resumo — nesta parte são expostos os factos essenciais do acidente ou incidente marítimo: o que aconteceu, quando, onde e como; e é igualmente declarado se do acidente ou incidente resultaram mortes, ferimentos, avarias no navio ou na carga e danos a terceiros ou ao ambiente.

2 — Elementos factuais — esta parte compreende um conjunto de secções distintas, nas quais se consigna um conjunto suficiente de informações que o órgão de investigação técnica considera factuais para fundamentar a análise e facilitar a compreensão do relatório.

Nestas secções consignam-se, nomeadamente, as seguintes informações:

2.1 — Dados do navio:

Bandeira/registo;
Identificação do navio;
Características principais;
Propriedade e gestão;
Elementos relativos à construção;
Tripulação mínima de segurança;
Carga autorizada.

2.2 — Dados da viagem:

Portos de escala;
Tipo de viagem;
Elementos relativos à carga;
Tripulação.

2.3 — Informações relativas ao acidente ou incidente marítimo:

Tipo de acidente ou incidente marítimo;
Data e hora;
Coordenadas e local do acidente ou incidente marítimo;
Envolvente exterior e interior;
Serviço e segmento da viagem do navio;
Local a bordo;
Dados relativos ao fator humano;
Consequências (para as pessoas, navio, carga ou ambiente, outras).

2.4 — Envolvimento das autoridades costeiras e intervenções de emergência:

Entidades envolvidas;
Meios utilizados;
Celeridade da intervenção;
Medidas tomadas;
Resultados obtidos.

3 — Descrição — nesta parte reconstitui-se o acidente ou incidente marítimo, na sequência cronológica das ocorrências que se passaram antes, durante e após o acidente ou incidente, e o envolvimento de cada elemento interveniente (isto é, pessoa, material, envolvente, equipamento, agente externo). O período abrangido pelo relato depende do intervalo de tempo em que se tiverem verificado as ocorrências acidentais que contribuíram diretamente para o acidente ou incidente marítimo. Esta parte compreende todos os dados pertinentes da investigação técnica, incluindo os resultados de exames ou testes.

4 — Análise — esta parte compreende um conjunto de secções distintas, nas quais se efetua a análise de cada

ocorrência acidental, com observações sobre os resultados dos exames ou testes efetuados no decurso da investigação técnica e as eventuais medidas de segurança já tomadas para prevenir acidentes marítimos.

Essas secções devem contemplar questões como:

O contexto e o meio em que se verificou a ocorrência acidental;

Os erros e omissões cometidos, as ocorrências envolvendo matérias perigosas, os efeitos ambientais, a falha de equipamentos e os fatores externos;

Os fatores contributivos envolvendo funções de pessoas, operações de bordo, a gestão em terra ou incidências da regulamentação.

As análises e observações devem permitir que o relatório chegue a conclusões lógicas, estabelecendo todos os fatores contributivos, incluindo aqueles a que estão associados riscos para os quais as defesas preconizadas, destinadas a prevenir ocorrências acidentais e ou a eliminar ou minimizar as suas consequências, são consideradas inadequadas ou inexistentes.

5 — Conclusões — nesta parte sistematizam-se os fatores contributivos estabelecidos e as defesas (materiais, funcionais, simbólicas ou processuais) inexistentes ou inadequadas relativamente aos quais há que tomar medidas de segurança destinadas a prevenir acidentes marítimos.

6 — Recomendações de segurança — esta parte do relatório contém, caso se justifique, recomendações de segurança derivadas das análises e conclusões e relacionadas com aspetos específicos, nomeadamente a legislação, o projeto, os procedimentos, as inspeções, a gestão, a higiene e segurança no trabalho, a formação, os trabalhos de reparação, a manutenção, a assistência de terra e as intervenções de emergência.

As recomendações de segurança são dirigidas às entidades mais bem colocadas para as executar, nomeadamente aos proprietários e gestores de navios, às organizações reconhecidas, à administração e às autoridades marítimas, aos serviços de tráfego marítimo, aos serviços de emergência, às organizações internacionais do setor marítimo e às instituições europeias, com o objetivo de prevenir acidentes marítimos.

Esta parte contém também as eventuais recomendações de segurança provisórias já efetuadas, ou quaisquer ações de segurança tomadas no decurso da investigação técnica.

7 — Apêndices — caso se justifique, são apensos ao relatório, em papel e ou suporte eletrónico, os seguintes elementos informativos (lista não exaustiva):

Fotografias, vídeo gravações, áudio gravações, cartas marítimas, desenhos;
Normas aplicáveis;
Termos técnicos e abreviaturas utilizados;
Estudos específicos no domínio da segurança;
Diversos.

Resolução da Assembleia da República n.º 64/2012

Recomenda ao Governo a aplicação de medidas em matéria de pagamento de prestações sociais

A Assembleia da República resolve, nos termos do n.º 5 do artigo 166.º da Constituição, recomendar ao Governo que:

1 — Prossiga o caminho já começado de uniformização e de fixação das datas de pagamento de prestações sociais.