

Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

► **B**                    **DIRECTIVA 2009/16/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**  
**de 23 de Abril de 2009**  
**relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto**  
**(reformulação)**  
**(Texto relevante para efeitos do EEE)**  
**(JO L 131 de 28.5.2009, p. 57)**

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
► <b><u>M1</u></b>	Diretiva 2013/38/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 12 de agosto de 2013	L 218	1	14.8.2013
► <b><u>M2</u></b>	Regulamento (UE) n.º 1257/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de novembro de 2013	L 330	1	10.12.2013
► <b><u>M3</u></b>	Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho de 29 de abril de 2015	L 123	55	19.5.2015

Retificada por:

- **C1**      Retificação, JO L 32 de 1.2.2013, p. 23 (2009/16/CE)



**DIRECTIVA 2009/16/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO  
CONSELHO**

**de 23 de Abril de 2009**

**relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto**

**(reformulação)**

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(2)</sup>,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado <sup>(3)</sup>, tendo em conta o projecto comum aprovado em 3 de Fevereiro de 2009 pelo Comité de Conciliação,

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto <sup>(4)</sup>, foi diversas vezes alterada de modo substancial. Dado que deverão ser introduzidas novas alterações, deverá proceder-se à sua reformulação por questões de clareza.
- (2) Os acidentes de navegação e a poluição dos mares e das costas dos Estados-Membros constituem uma séria preocupação na Comunidade.
- (3) As condições de vida e de trabalho a bordo dos navios constituem igualmente uma preocupação na Comunidade.
- (4) A segurança, a prevenção da poluição e as condições de vida e trabalho a bordo dos navios podem ser significativamente melhoradas pela redução drástica da presença nas águas da Comunidade de navios que não obedecem às normas através da aplicação rigorosa das convenções, códigos e resoluções internacionais.
- (5) Para este efeito, nos termos da Decisão 2007/431/CE do Conselho, de 7 de Junho de 2007, que autoriza os Estados-Membros a ratificarem, no interesse da Comunidade Europeia, a Convenção sobre o Trabalho Marítimo de 2006, da Organização Internacional do Trabalho <sup>(5)</sup>, os Estados-Membros deverão envidar os esforços necessários para ratificar, nas matérias da competência da Comunidade, essa Convenção com a maior brevidade possível, de preferência antes de 31 de Dezembro de 2010.

<sup>(1)</sup> JO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

<sup>(2)</sup> JO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

<sup>(3)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 25 de Abril de 2007 (JO C 74 E de 20.3.2008, p. 584), posição comum do Conselho de 6 de Junho de 2008 (JO C 198 E de 5.8.2008, p. 1) e posição do Parlamento Europeu de 24 de Setembro de 2008 (ainda não publicada no Jornal Oficial), decisão do Conselho de 26 de Fevereiro de 2009 e resolução legislativa do Parlamento Europeu de 11 de Março de 2009 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

<sup>(4)</sup> JO L 157 de 7.7.1995, p. 1.

<sup>(5)</sup> JO L 161 de 22.6.2007, p. 63.

**▼B**

- (6) A responsabilidade pelo controlo da conformidade dos navios com as normas internacionais de segurança, de prevenção da poluição e de condições de vida e de trabalho a bordo dos navios incumbe, em primeiro lugar, ao Estado de bandeira. Apoiando-se, na medida do necessário, em organizações reconhecidas, o Estado de bandeira garante plenamente a exaustividade e a eficácia das inspecções e vistorias efectuadas para emitir os certificados pertinentes. A responsabilidade pela manutenção do estado do navio e do seu equipamento depois da vistoria para cumprir os requisitos das convenções aplicáveis ao navio incumbe à companhia do navio. Todavia, verifica-se que um certo número de Estados de bandeira descumrem gravemente a aplicação e o cumprimento das normas internacionais. Por conseguinte, como segunda linha de defesa contra os navios que não obedecem às normas, o controlo da conformidade com as normas internacionais de segurança, de prevenção da poluição e de condições de vida e de trabalho a bordo dos navios deverá ser igualmente assegurado pelo Estado do porto, reconhecendo ao mesmo tempo que a inspecção pelo Estado de porto não é uma vistoria e que os formulários de inspecção pertinentes não são certificados de navegabilidade.
- (7) Uma abordagem harmonizada da imposição pelos Estados-Membros dessas normas internacionais aos navios que naveguem nas águas sob sua jurisdição e que escalem os seus portos, deverá evitar distorções da concorrência.
- (8) O sector do transporte marítimo é vulnerável a actos de terrorismo. As medidas relativas à protecção dos transportes deverão ser aplicadas com eficácia e os Estados-Membros deverão controlar estritamente o cumprimento das regras de protecção através de controlos de protecção.
- (9) Há que tirar partido da experiência adquirida com a aplicação do Memorando de Acordo de Paris («MA de Paris») para a inspecção de navios pelo Estado do porto, assinado em Paris em 26 de Janeiro de 1982.
- (10) A Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM), instituída pelo Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>, deverá prestar o apoio necessário para assegurar uma aplicação convergente e eficaz do regime de inspecção pelo Estado do porto. A AESM deverá, nomeadamente, contribuir para o desenvolvimento e a utilização de uma base de dados de inspecção estabelecida nos termos da presente directiva e de um regime comunitário harmonizado para a formação e avaliação das competências dos inspectores do Estado do porto por parte dos Estados-Membros.
- (11) Um regime eficaz de inspecção pelo Estado do porto deverá procurar assegurar que todos os navios que façam escala num porto ou ancoradouro da Comunidade sejam inspeccionados regularmente. As inspecções deverão concentrar-se nos navios que não satisfazem as normas, e os navios de qualidade, isto é, os que dispõem de registos de inspecção satisfatórios ou que arvoem bandeira de um Estado que aplica o sistema voluntário de auditoria dos Estados membros da Organização Marítima Internacional (OMI), deverão ser compensados através de inspecções

<sup>(1)</sup> JO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

**▼B**

menos frequentes. Para este efeito, os Estados-Membros deverão, em especial, dar prioridade aos navios que aguardem inspecção com um perfil de alto risco.

- (12) Logo que tenham sido definidos os seus vários aspectos, as novas disposições de inspecção deverão ser incorporadas no regime comunitário de inspecção pelo Estado do porto, com base num sistema de partilha de inspecções em cujo âmbito cada Estado-Membro contribua equitativamente para a realização do objectivo comunitário de obtenção de um regime global de inspecção e o volume de inspecções seja partilhado equitativamente entre os Estados-Membros. Este sistema de partilha de inspecções deverá ser revisto tendo em conta a experiência adquirida com o novo regime de inspecção pelo Estado do porto, a fim de melhorar a sua eficácia. Além disso, os Estados-Membros deverão recrutar e manter o número de efectivos necessário, incluindo inspectores qualificados, em função do volume e das características do tráfego marítimo em cada porto.
- (13) O regime de inspecção instituído pela presente directiva tem em conta os trabalhos efectuados no âmbito do MA de Paris. Uma vez que qualquer desenvolvimento do MA de Paris deverá ser aprovado a nível comunitário antes de ser aplicável na UE, deverá ser estabelecida e mantida uma estreita colaboração entre a Comunidade e o MA de Paris por forma a facilitar a máxima convergência possível.
- (14) A Comissão deverá gerir e actualizar a base de dados das inspecções, em estreita colaboração com o MA de Paris. A base de dados das inspecções deverá incorporar os dados relativos às inspecções dos Estados-Membros e de todos os signatários do MA de Paris. Enquanto o sistema comunitário de informações marítimas SafeSeaNet não estiver completamente operacional e não permitir o registo automático dos dados relativos às escalas dos navios na base de dados das inspecções, os Estados-Membros deverão prestar à Comissão as informações necessárias para garantir o acompanhamento adequado da aplicação da presente directiva, nomeadamente no que se refere aos movimentos dos navios. Com base nos dados das inspecções fornecidos pelos Estados-Membros, a Comissão deverá extrair da base de dados das inspecções dados relativos ao perfil de risco dos navios, aos navios a inspeccionar e aos movimentos dos navios e deverá calcular as obrigações de inspecção para cada Estado-Membro. A base de dados das inspecções deverá também ter a capacidade de estabelecer uma interface com as outras bases de dados sobre segurança marítima comunitária.
- (15) Os Estados-Membros deverão procurar rever o método de elaboração da lista branca/cinzenta/negra dos Estados de bandeira no âmbito do MA de Paris, com vista a garantir a respectiva equidade, em especial no que respeita ao tratamento concedido aos Estados de bandeira com frotas pequenas.
- (16) Deverão ser harmonizadas as regras e os procedimentos de inspecção pelo Estado do porto, bem como os critérios de detenção de navios, a fim de assegurar um nível uniforme de eficácia em todos os portos, o que reduzirá drasticamente a utilização selectiva de certos portos de destino com o propósito de evitar o devido controlo.

**▼B**

- (17) As inspecções periódicas e adicionais deverão incluir um exame de zonas pré-identificadas em cada navio, que variarão em função do tipo de navio, do tipo de inspecção e dos resultados de anteriores inspecções pelo Estado do porto. A base de dados das inspecções deverá indicar os elementos para identificar as zonas de risco a examinar em cada inspecção.
- (18) Certas categorias de navios representam um risco importante de acidente ou de poluição a partir de certa idade e deverão, portanto, ser objecto de inspecção alargada. Deverão ser definidos os elementos concretos dessa inspecção alargada.
- (19) Ao abrigo do regime instituído pela presente directiva, os intervalos entre as inspecções periódicas dos navios variam em função do seu perfil de risco, que é determinado por certos parâmetros genéricos e históricos. O intervalo entre inspecções periódicas dos navios com um perfil de alto risco não deverá exceder seis meses.
- (20) A fim de prestar às autoridades competentes para a inspecção pelo Estado do porto informações sobre os navios nos portos ou ancoradouros, as autoridades ou organismos portuários ou as autoridades ou organismos designados para o efeito deverão transmitir as notificações das chegadas dos navios, na medida do possível no acto da recepção.
- (21) Devido ao seu mau estado, ao desempenho do Estado de bandeira e aos seus antecedentes, certos navios representam um risco manifesto para a segurança marítima e para o meio marinho. A Comunidade tem por isso legitimidade para dissuadir esses navios de entrarem nos portos e ancoradouros dos Estados-Membros. A recusa de acesso deverá ser proporcionada e poderá transformar-se numa recusa de acesso permanente se o operador do navio se mostrar persistentemente incapaz de tomar medidas correctivas apesar das várias recusas de acesso e detenções em portos e ancoradouros comunitários. A terceira recusa de acesso só pode ser revogada se for cumprida uma série de condições concebidas para garantir que o navio em questão pode ser explorado sem perigo nas águas comunitárias, em particular relacionadas com o Estado de bandeira e a companhia gestora. De outro modo, o acesso do navio em questão aos portos e ancoradouros dos Estados-Membros deverá ser recusado permanentemente. Em qualquer caso, qualquer detenção subsequente do mesmo navio deverá implicar a recusa permanente de acesso aos portos e ancoradouros dos Estados-Membros. Por uma questão de transparência, a lista dos navios cujo acesso aos portos e ancoradouros da Comunidade tenha sido recusado deverá ser tornada pública.
- (22) Tendo em vista reduzir o ónus que inspecções repetidas representam para determinadas administrações e companhias, as vistorias a *ferries ro-ro* ou embarcações de passageiros de alta velocidade realizadas ao abrigo da Directiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de *ferries ro-ro* e embarcações de passageiros de alta velocidade<sup>(1)</sup>, por um Estado de acolhimento que não seja o Estado de bandeira do navio e que incluam pelo menos todos os pontos de uma inspecção alargada deverão ser tidas em conta no cálculo do perfil de risco do navio, dos intervalos entre inspecções e do cumprimento da obrigação de inspecção de cada Estado-Membro.

<sup>(1)</sup> JO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

**▼B**

Além disso, a Comissão deverá analisar se é adequado alterar no futuro a Directiva 1999/35/CE no sentido de elevar o nível de segurança exigido para exploração de serviços regulares de *ferries ro-ro* e embarcações de passageiros de alta velocidade de e para portos dos Estados-Membros.

- (23) A inobservância das disposições das convenções pertinentes deverá ser corrigida. Quando as anomalias observadas representarem um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente, os navios que devam ser sujeitos a medidas correctoras deverão ser detidos até essas anomalias serem corrigidas.
- (24) Deverá ser instituído um direito de recurso contra as decisões de detenção tomadas pelas autoridades competentes, de modo a evitar decisões injustas que possam dar origem a detenções e atrasos indevidos. Os Estados-Membros deverão cooperar para garantirem um prazo razoável para o tratamento dos recursos nos termos da lei nacional.
- (25) As autoridades e os inspectores que participam nas actividades de inspecção pelo Estado do porto não deverão ter conflitos de interesses com o porto de inspecção ou com os navios inspeccionados, nem com interesses conexos. Os inspectores deverão ser devidamente qualificados e beneficiar de formação adequada, a fim de manterem e melhorarem as suas competências no domínio da realização de inspecções. Os Estados-Membros deverão cooperar na elaboração e promoção de um regime comunitário harmonizado para a formação e avaliação das competências dos inspectores.
- (26) Os pilotos e as autoridades ou organismos portuários deverão poder fornecer informações úteis sobre as anomalias visíveis detectadas a bordo dos navios.
- (27) As denúncias relativas às condições de vida e de trabalho a bordo apresentadas por pessoas com um interesse legítimo deverão ser investigadas. Qualquer pessoa que apresente uma denúncia deverá ser informada do seguimento que lhe for dado.
- (28) É necessária a cooperação entre as autoridades competentes dos Estados-Membros e outras autoridades ou organizações, de modo a assegurar um acompanhamento efectivo dos navios que tenham sido autorizados a sair para o mar com anomalias, e para proceder à troca de informações sobre navios que se encontrem nos portos.
- (29) Uma vez que a base de dados das inspecções constitui um elemento essencial da inspecção pelo Estado do porto, é conveniente que os Estados-Membros deverão assegurar a sua actualização à luz das exigências comunitárias.
- (30) A publicação de informações sobre os navios e os operadores ou companhias que não cumprem as normas internacionais de segurança, saúde e protecção do meio marinho, tendo em conta a dimensão da frota explorada pelas companhias, pode constituir um meio eficaz para dissuadir os carregadores de utilizarem esses navios, e um incentivo para que os seus proprietários tomem medidas correctoras. No que se refere às informações a disponibilizar, a Comissão deverá estabelecer uma estreita colaboração com o MA de Paris e ter em conta quaisquer informações publicadas a fim de evitar duplicações desnecessárias. Os Estados-Membros deverão ter de prestar as informações pertinentes uma única vez.

**▼B**

- (31) Todas as despesas com inspecções de navios de que resultem detenções de navios, assim como as decorrentes de revogações de recusas de acesso, deverão ser imputadas ao proprietário ou ao operador.
- (32) As medidas necessárias à aplicação da presente directiva deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão <sup>(1)</sup>.
- (33) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para alterar a presente directiva de forma a aplicar alterações futuras das convenções, protocolos, códigos e resoluções internacionais com ela relacionados e a estabelecer as regras de execução das disposições dos artigos 8.º e 10.º. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (34) Atendendo a que os objectivos da presente directiva, a saber, a redução da presença, nas águas sob a jurisdição dos Estados-Membros, de navios que não obedecem às normas, através da melhoria do regime comunitário de inspecção dos navios de mar e o progresso dos meios de acção preventiva no domínio da poluição marítima, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, e podem, pois, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, ser mais bem alcançados a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para alcançar aqueles objectivos.
- (35) A obrigação de transpor a presente directiva para o direito nacional deverá limitar-se às disposições que tenham sofrido alterações de fundo relativamente à Directiva 95/21/CE. A obrigação de transpor as disposições que não foram alteradas decorre da referida directiva.
- (36) A presente directiva não deverá prejudicar as obrigações dos Estados-Membros relativas aos prazos de transposição para o direito nacional das directivas indicados na parte B do anexo XV.
- (37) O regime de inspecção pelo Estado do porto criado nos termos da presente directiva deverá ser aplicado na mesma data em todos os Estados-Membros. Neste contexto, a Comissão assegurará que sejam tomadas medidas preparatórias apropriadas, incluindo o ensaio da base de dados das inspecções e a prestação de formação aos inspectores.
- (38) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar melhor» <sup>(2)</sup>, os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.

<sup>(1)</sup> JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

<sup>(2)</sup> JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

**▼B**

- (39) A fim de não impor um ónus administrativo desproporcionado aos Estados-Membros sem litoral, uma regra *de minimis* deverá permitir a esses Estados-Membros uma derrogação das disposições da presente directiva, o que significa que esses Estados-Membros, desde que cumpram determinados critérios, não são obrigados a transpor a presente directiva.
- (40) A fim de ter em conta o facto de os departamentos franceses ultramarinos pertencerem a uma zona geográfica diferente, serem em grande medida Partes noutros memorandos regionais relativos ao Estado do porto para além do MA de Paris e apresentarem fluxos de tráfego muito reduzidos com a Europa continental, o Estado-Membro em questão deverá ser autorizado a excluir esses portos do regime de inspecções pelo Estado do porto aplicado na Comunidade,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

*Artigo 1.º*

**Objectivo**

A presente directiva tem por objectivo contribuir para a redução drástica da presença nas águas sob jurisdição dos Estados-Membros de navios que não obedeçam às normas aplicáveis:

- a) Reforçando o cumprimento por todos os navios, independentemente das bandeiras que arvoem, da regulamentação internacional e comunitária pertinente no domínio da segurança marítima, da protecção do transporte marítimo, da protecção do meio marinho e das condições de vida e de trabalho a bordo;
- b) Estabelecendo critérios comuns para a inspecção de navios pelo Estado do porto e harmonizando os procedimentos de inspecção e detenção de navios, com base nos conhecimentos técnicos especializados e na experiência adquirida no âmbito do MA de Paris;
- c) Desenvolvendo dentro da Comunidade um regime de inspecção pelo Estado do porto baseado em inspecções realizadas dentro da Comunidade e da região do MA de Paris que tenha como objectivo a inspecção de todos os navios com uma frequência variável em função do seu perfil de risco, devendo os navios que apresentem um risco mais elevado ser sujeitos a inspecções aprofundadas efectuadas a intervalos mais frequentes.

*Artigo 2.º*

**Definições**

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

1. «Convenções», as seguintes convenções, bem como os respectivos protocolos e alterações e os códigos conexos com carácter vinculativo, na versão actualizada:
  - a) A Convenção internacional das linhas de carga de 1966 (LC66);
  - b) A Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar de 1974 (SOLAS 74);
  - c) A Convenção internacional para a prevenção da poluição por navios de 1973, e o seu protocolo de 1978 (MARPOL 73/78);
  - d) A Convenção internacional sobre normas de formação, de certificação e de serviço de quartos para os marítimos de 1978 (STCW 78/95);



**▼B**

- e) A Convenção sobre o regulamento internacional para evitar abalroamentos no mar de 1972 (COLREG 72);
- f) A Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969 (ITC 69);

**▼M1**

\_\_\_\_\_

**▼B**

- h) A Convenção internacional sobre a responsabilidade civil pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos, 1992 (CLC 92);

**▼M1**

- i) A Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (CTM 2006);
- j) A Convenção Internacional relativa ao controlo dos sistemas antivegetativos nocivos nos navios, 2001 (AFS 2001);
- k) A Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil por Danos resultantes da Poluição causada por Combustível de Bancas, de 2001 (Convenção «Bancas», 2001).

**▼B**

2. «MA de Paris», o Memorando de Acordo de Paris para a inspecção de navios pelo Estado do porto, assinado em Paris em 26 de Janeiro de 1982, na versão actualizada;
3. «Enquadramento e procedimento do sistema voluntário de auditoria dos Estados membros da OMI», a Resolução A.974(24) da Assembleia da OMI;
4. «Região do MA de Paris», a área geográfica em que os signatários do MA de Paris efectuam inspecções no contexto do MA de Paris;
5. «Navio», qualquer navio de mar a que se apliquem uma ou mais convenções e que arvore uma bandeira que não seja a do Estado do porto;
6. «Interface navio/porto», as interacções que ocorrem quando um navio é directa e imediatamente afectado por acções que envolvem a movimentação de pessoas ou mercadorias ou o fornecimento de serviços portuários ao navio ou pelo navio;
7. «Navio num ancoradouro», um navio num porto ou noutra zona sob jurisdição de um porto, mas não atracado, e que efectua uma interface navio/porto;
8. «Inspector», um agente administrativo do sector público ou outra pessoa, devidamente autorizado pela autoridade competente de um Estado-Membro para efectuar a inspecção pelo Estado do porto e responsável perante essa autoridade competente;
9. «Autoridade competente», uma autoridade marítima responsável pela inspecção pelo Estado do porto, em conformidade com a presente directiva;
10. «Período nocturno», qualquer período de sete horas, no mínimo, conforme definido na legislação nacional e que deve incluir, em qualquer caso, o período entre a meia-noite e as 05h00;
11. «Inspeção inicial», a visita de um inspector a um navio para controlar o cumprimento das convenções e regulamentos pertinentes e que inclua, pelo menos, as verificações impostas pelo n.º 1 do artigo 13.º;

**▼ B**

12. «Inspeção aprofundada», uma inspeção em que o navio, o seu equipamento e a sua tripulação são, no todo ou em parte, conforme apropriado, sujeitos a um exame aprofundado, nas circunstâncias especificadas no n.º 3 do artigo 13.º, no que se refere à construção, ao equipamento, à lotação, às condições de vida e de trabalho e à observância dos procedimentos operacionais a bordo;
13. «Inspeção alargada», uma inspeção que incida, pelo menos, nos elementos enumerados no anexo VII. Uma inspeção alargada pode incluir uma inspeção aprofundada, sempre que existam motivos inequívocos em conformidade com o n.º 3 do artigo 13.º;
14. «Denúncia», qualquer informação ou relatório apresentados por uma pessoa ou organização com interesse legítimo na segurança do navio, nomeadamente com interesse no que respeita aos riscos para a segurança ou a saúde da tripulação, às condições de vida e de trabalho a bordo e à prevenção da poluição;
15. «Detenção», a proibição formal de um navio sair para o mar devido a anomalias detectadas que, isolada ou conjuntamente, tornem o navio incapaz de navegar;
16. «Recusa de acesso», uma decisão, dirigida ao comandante de um navio, à companhia responsável pelo navio e ao Estado de bandeira, notificando-os de que é proibido ao navio aceder a todos os portos e ancoradouros da Comunidade;
17. «Interrupção de uma operação», a proibição de um navio prosseguir uma operação em resultado de anomalias detectadas que, isolada ou conjuntamente, tornem perigosa a continuação dessa operação;
18. «Companhia», o proprietário do navio ou qualquer outra organização ou pessoa, nomeadamente o gestor do navio ou o afretador em casco nu, que tiver assumido perante o proprietário a responsabilidade pela exploração do navio e que, assumindo tal responsabilidade, tiver acordado cumprir e assumir todos os deveres e responsabilidade impostos pelo Código Internacional para a Gestão da Segurança (ISM);
19. «Organização reconhecida», uma sociedade classificadora ou qualquer outra organização privada, que assuma tarefas regulamentares em nome da administração do Estado de bandeira;
20. «Certificado oficial», a certificação emitida pelo Estado de bandeira ou em seu nome, em conformidade com as convenções;
21. «Certificado de classe», um documento emitido para atestar a conformidade com a SOLAS 74, capítulo II-1, parte A-1, regra 3-1;
22. «Base de dados das inspeções», o sistema de informação que contribui para a aplicação do regime de inspeção pelo Estado do porto na Comunidade, referente aos dados relativos às inspeções efectuadas na Comunidade e na região do MA de Paris;

**▼ M1**

23. «Certificado de trabalho marítimo», o certificado referido na Regra 5.1.3 da CTM 2006;
24. «Declaração de conformidade do trabalho marítimo», a declaração referida na Regra 5.1.3 da CTM 2006.

**▼ M1**

Todas as referências feitas na presente diretiva a convenções, códigos internacionais e resoluções, inclusive no respeitante a certificados e outros documentos, devem ser consideradas como sendo referências às versões atualizadas dessas convenções, códigos internacionais e resoluções.

**▼ B***Artigo 3.º***Âmbito**

1. A presente directiva aplica-se a qualquer navio e à respectiva tripulação que façam escala num porto ou ancoradouro de um Estado-Membro para efectuar uma interface navio/porto.

A França pode decidir que os portos e ancoradouros abrangidos pelo presente número não incluam os portos e ancoradouros situados nos departamentos ultramarinos a que se refere o n.º 2 do artigo 299.º do Tratado.

Se um Estado-Membro efectuar uma inspecção de um navio em águas sob sua jurisdição mas não num porto, essa inspecção é considerada como uma inspecção para efeitos da presente directiva.

O presente artigo não prejudica os direitos de intervenção de que dispõem os Estados-Membros ao abrigo das convenções pertinentes.

Os Estados-Membros que não têm portos marítimos e que podem verificar que do total dos navios que fazem escala anualmente durante o período de três anos precedentes nos seus portos fluviais, menos de 5 % são navios abrangidos pela presente directiva, podem derrogar ao disposto na presente directiva.

Os Estados-Membros que não têm portos marítimos comunicam à Comissão, até à data da transposição da presente directiva, o número total de embarcações e o número total de navios que fizeram escala nos seus portos durante o período de três anos acima referido, e informam a Comissão de qualquer alteração subsequente desses números.

2. Relativamente aos navios de arqueação bruta inferior a 500 GT, os Estados-Membros aplicam as disposições das convenções relevantes e, na medida em que nenhuma convenção seja aplicável, tomam as medidas necessárias para garantir que tais navios não representam um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente. Para efeitos do presente número, os Estados-Membros orientam-se pelo anexo 1 do MA de Paris.

**▼ M1**

3. Na inspecção de navios que arvoem a bandeira de um Estado que não seja parte numa convenção, os Estados-Membros asseguram que o tratamento dado a esses navios e às suas tripulações não seja mais favorável do que o reservado aos navios que arvoem bandeira de um Estado que seja parte nessa convenção. Esses navios são submetidos a uma inspecção aprofundada, segundo os procedimentos estabelecidos pelo MA de Paris.

**▼ B**

4. São excluídos do âmbito de aplicação da presente directiva os navios de pesca, os navios de guerra, as unidades auxiliares da marinha de guerra, os navios de madeira de construção primitiva, os navios do Estado de carácter não comercial e as embarcações de recreio não utilizadas com fins comerciais.

**▼ M1**

5. As medidas adotadas para efeitos da presente diretiva não conduzem à redução do nível geral de proteção dos marítimos, ao abrigo do direito social da União nos domínios abrangidos pela presente diretiva, relativamente à situação já existente em cada Estado-Membro. Aquando da execução dessas medidas, se a autoridade competente do Estado do porto tiver conhecimento de uma violação manifesta do direito da União a bordo de navios que arvoem pavilhão de um Estado-Membro, informa imediatamente do facto outra autoridade competente, de acordo com a lei e as práticas nacionais, a fim de serem tomadas as medidas adicionais adequadas.

**▼ B***Artigo 4.º***Competência para efectuar inspecções**

1. Os Estados-Membros devem tomar todas as medidas necessárias para que seja prevista na lei a sua competência para efectuar as inspecções a que se refere a presente directiva a bordo dos navios estrangeiros, em conformidade com o direito internacional.

2. Os Estados-Membros devem dispor das autoridades competentes apropriadas, às quais deve ser afectado, por exemplo através de recrutamento, o número de efectivos necessário, em especial de inspectores qualificados, para inspeccionar os navios, e devem tomar as medidas necessárias para assegurar que os inspectores cumpram os seus deveres tal como constam da presente directiva, e em especial que estejam disponíveis para efectuar as inspecções requeridas, em conformidade com a presente directiva.

*Artigo 5.º***Regime de inspecções e obrigação de inspecção anual**

1. Os Estados-Membros efectuam inspecções em conformidade com o método de selecção descrito no artigo 12.º e com as disposições do anexo I.

2. A fim de cumprir a sua obrigação de inspecção anual, cada Estado-Membro:

- a) Inspecciona todos os navios da Prioridade I, tal como referido na alínea a) do artigo 12.º, que façam escala nos seus portos e ancoradouros; e
- b) Efectua anualmente um número total de inspecções de navios da Prioridade I e da Prioridade II, tal como referido nas alíneas a) e b) do artigo 12.º, correspondente pelo menos à sua quota-parte do número total de inspecções a efectuar anualmente na Comunidade e na região do MA de Paris. A quota-parte de inspecções de cada Estado-Membro baseia-se no número de navios distintos que fazem escala nos portos do Estado-Membro em questão relativamente à soma do número de navios distintos que fazem escala nos portos de cada Estado na Comunidade e na região do MA de Paris.

3. No cálculo da quota-parte do número total de inspecções a efectuar anualmente na Comunidade e na região do MA de Paris referido na alínea b) do n.º 2 não são contados os navios fundeados, salvo instruções em contrário do Estado-Membro em questão.



### *Artigo 6.º*

#### **Modalidades do cumprimento da obrigação de inspecção**

Um Estado-Membro que não efectue as inspecções requeridas na alínea a) do n.º 2 do artigo 5.º cumpre a sua obrigação em conformidade com essa disposição se as inspecções não efectuadas não excederem:

- a) 5 % do número total dos navios da Prioridade I com perfil de alto risco que fazem escala nos seus portos e ancoradouros;
- b) 10 % do número total dos navios da Prioridade I sem perfil de alto risco que fazem escala nos seus portos e ancoradouros.

Não obstante as percentagens indicadas nas alíneas a) e b), os Estados-Membros dão prioridade à inspecção dos navios que, de acordo com as informações fornecidas pela base de dados das inspecções, raramente fazem escala nos portos da Comunidade.

Não obstante as percentagens indicadas nas alíneas a) e b), para os navios da Prioridade I que façam escala em ancoradouros, os Estados-Membros dão prioridade à inspecção dos navios com um perfil de alto risco que, de acordo com as informações fornecidas pela base de dados das inspecções, raramente fazem escala nos portos da Comunidade.

### *Artigo 7.º*

#### **Disposições que permitem o equilíbrio das quotas-partes de inspecção na Comunidade**

1. Considera-se que o Estado-Membro, no qual o número total de escalas dos navios da Prioridade I exceda a sua quota-parte de inspecções referida na alínea b) do n.º 2 do artigo 5.º, cumpre essa obrigação se efectuar um número de inspecções de navios da Prioridade I correspondente pelo menos a essa quota-parte de inspecções e se não falhar mais de 30 % do número total dos navios da Prioridade I que fazem escala nos seus portos e ancoradouros.

2. Considera-se que o Estado-Membro no qual o número total de escalas dos navios da Prioridade I e da Prioridade II seja inferior à quota-parte de inspecções referida na alínea b) do n.º 2 do artigo 5.º cumpre essa obrigação se efectuar as inspecções de navios da Prioridade I requeridas ao abrigo da alínea a) do n.º 2 do artigo 5.º e inspecções de pelo menos 85 % do número total de navios da Prioridade II que fazem escala nos seus portos e ancoradouros.

3. Na revisão a que se refere ao artigo 35.º, a Comissão examina, em especial, o impacto do presente artigo na obrigação de inspecção, tendo em conta os conhecimentos e a experiência adquiridos na Comunidade e no âmbito do MA de Paris. A revisão deve ter em conta o objectivo da inspecção de todos os navios que fazem escala nos portos e ancoradouros da Comunidade. Se for caso disso, a Comissão propõe medidas complementares destinadas a melhorar a eficácia do regime de inspecções da Comunidade e, se necessário, procede, num estágio ulterior, a uma nova revisão do impacto do presente artigo.

*Artigo 8.º***Adiamento de inspecções e circunstâncias excepcionais**

1. Um Estado-Membro pode decidir adiar a inspecção de um navio da Prioridade I, nas seguintes circunstâncias:

- a) Se a inspecção puder ser efectuada na próxima escala do navio no mesmo Estado-Membro, desde que entretanto o navio não faça escala em qualquer outro porto da Comunidade ou da região do MA de Paris e o adiamento não seja superior a 15 dias; ou
- b) Se a inspecção puder ser efectuada noutra escala da Comunidade ou da região do MA de Paris dentro de 15 dias, desde que o Estado em que se situa esse porto de escala tenha concordado antecipadamente em efectuar a inspecção.

Se uma inspecção for adiada em conformidade com as alíneas a) ou b) e registada na base de dados das inspecções, uma inspecção não efectuada não é contada como uma inspecção não efectuada contra os Estados-Membros que adiaram a inspecção.

Não obstante, caso a inspecção de um navio da Prioridade I não seja efectuada, o navio em causa não fica, nos termos da presente directiva, isento de inspecção no porto da Comunidade em que em seguida fizer escala.

2. Uma inspecção de navios da Prioridade I não efectuada por motivos operacionais não é contada como inspecção não efectuada, desde que o motivo da não realização da inspecção seja registado na base de dados das inspecções e caso se verifiquem as seguintes circunstâncias excepcionais:

- a) No entender da autoridade competente a realização da inspecção comportar um risco para a segurança dos inspectores, dos navios, da sua tripulação ou do porto, ou para o meio marinho; ou
- b) A escala do navio ocorrer apenas durante o período nocturno. Neste caso, os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que os navios que fazem regularmente escalas durante o período nocturno sejam inspecionados se necessário.

3. Se uma inspecção não for efectuada num navio fundeado num ancoradouro, não é contada como inspecção não efectuada se:

- a) O navio for inspecionado noutra escala ou ancoradouro da Comunidade ou da região do MA de Paris em conformidade com o anexo I dentro de 15 dias; ou
- b) A escala do navio ocorrer apenas durante o período nocturno, ou se a duração desta for demasiado curta para a inspecção ser efectuada satisfatoriamente, e se o motivo da não realização de inspecção for registado na base de dados da inspecção; ou
- c) No entender da autoridade competente a realização da inspecção comportar um risco para a segurança dos inspectores, do navio, da sua tripulação ou do porto, ou para o meio marinho, e se o motivo da não realização de inspecção for registado na base de dados da inspecção.

**▼ M1****▼ B***Artigo 9.º***Comunicação de chegada do navio**

1. O operador, o agente ou o comandante de um navio que, em conformidade com o artigo 14.º, seja elegível para uma inspecção alargada, e navegue com destino a um porto ou ancoradouro de um Estado-Membro, comunica a sua chegada em conformidade com as disposições previstas no anexo III.
2. Após receber a comunicação a que se referem o n.º 1 do presente artigo e o artigo 4.º da Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios <sup>(1)</sup>, a autoridade ou o organismo portuário ou a autoridade ou organismo designado para esse fim transmitem essa informação à autoridade competente.
3. Utilizam-se, sempre que possível, meios electrónicos para as comunicações a que se refere o presente artigo.
4. Os procedimentos e formatos desenvolvidos pelos Estados-Membros para efeitos do anexo III da presente directiva devem satisfazer as disposições pertinentes estabelecidas na Directiva 2002/59/CE no que se refere às comunicações dos navios.

*Artigo 10.º***Perfil de risco de um navio**

1. A todos os navios que façam escala num porto ou ancoradouro de um Estado-Membro, registados na base de dados das inspecções, é atribuído um perfil de risco do navio que determina a respectiva prioridade para inspecção, os intervalos entre as inspecções e o âmbito das inspecções.
2. O perfil de risco de um navio é determinado por uma combinação de parâmetros de risco genéricos e históricos, do seguinte modo:
  - a) Parâmetros genéricos

Os parâmetros genéricos devem basear-se no tipo, idade, bandeira, organizações reconhecidas envolvidas e desempenho da companhia em conformidade com a parte I.1 do anexo I e com o anexo II.
  - b) Parâmetros históricos

Os parâmetros históricos devem basear-se no número de anomalias e detenções ocorridas durante um determinado período em conformidade com a parte I.2 do anexo I e com o anexo II.

**▼ M1**

3. São conferidas competências de execução à Comissão tendo em vista a aplicação de uma metodologia de ponderação dos parâmetros de risco genéricos no que respeita, designadamente, aos critérios do Estado de bandeira e aos critérios de desempenho da companhia. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 31.º, n.º 3.

<sup>(1)</sup> JO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

**▼B***Artigo 11.º***Frequência das inspecções**

Os navios que fazem escala em portos ou ancoradouros da Comunidade são submetidos a inspecções periódicas ou a inspecções adicionais do seguinte modo:

- a) Os navios são submetidos a inspecções periódicas a intervalos pré-estabelecidos em função do respectivo perfil de risco em conformidade com a parte I do anexo I. O intervalo entre as inspecções periódicas dos navios aumenta à medida que o risco diminui. Para navios com um perfil de alto risco esse intervalo não pode exceder seis meses;
- b) Os navios são submetidos a inspecções adicionais independentemente do tempo decorrido desde a última inspecção periódica do seguinte modo:
  - a autoridade competente assegura que os navios aos quais se aplicam os factores prevaletentes enumerados na parte II.2A do anexo I sejam inspeccionados,
  - os navios aos quais se aplicam os factores imprevistos enumerados na parte II.2B do anexo I podem ser inspeccionados. A decisão de levar a cabo essa inspecção adicional fica ao critério profissional da autoridade competente.

*Artigo 12.º***Seleção de navios para inspecção**

A autoridade competente assegura que os navios sejam seleccionados para inspecção com base no respectivo perfil de risco tal como descrito na parte I do anexo I e quando surjam factores prevaletentes ou imprevistos em conformidade com as partes II.2A e II.2B do anexo I.

Tendo em vista a inspecção dos navios, a autoridade competente:

- a) Selecciona os navios que devem ser submetidos a inspecção obrigatória, ou navios da «Prioridade I», de acordo com o método de selecção descrito na parte II.3A do anexo I;
- b) Pode seleccionar navios que são elegíveis para inspecção, ou navios da «Prioridade II», de acordo com a parte II.3B do anexo I.

*Artigo 13.º***Inspeções inicial e aprofundada**

Os Estados-Membros asseguram que os navios que são seleccionados para inspecção em conformidade com o artigo 12.º sejam submetidos a uma inspecção inicial ou a uma inspecção aprofundada do seguinte modo:

1. Em cada inspecção inicial de um navio, a autoridade competente assegura-se de que, no mínimo, o inspector:
  - a) Verifica os certificados e documentos enumerados no anexo IV que devem estar presentes a bordo em conformidade com a legislação comunitária e as convenções em matéria de segurança marítima e protecção de transporte marítimo;



**▼B**

- b) Verifica, se for o caso, se foram corrigidas as anomalias pendentes detectadas durante a inspeção anterior efectuada por um Estado-Membro ou por um Estado membro do MA de Paris;
- c) Certifica-se das condições gerais e de higiene do navio, incluindo a casa das máquinas e as acomodações da tripulação.
2. Sempre que, após uma inspeção a que se refere o ponto 1, as anomalias a corrigir no porto de escala seguinte tenham sido registadas na base de dados das inspeções, a autoridade competente desse porto pode decidir não levar a cabo as verificações a que se referem as alíneas a) e c) do ponto 1.
3. É efectuada uma inspeção aprofundada, incluindo a verificação do cumprimento das exigências operacionais a bordo sempre que haja motivos inequívocos para crer, após ter sido realizada a inspeção referida no ponto 1, que as condições em que se encontra um navio, o seu equipamento ou a sua tripulação não respeitam substancialmente as disposições pertinentes de uma convenção.

Existem «motivos inequívocos» quando no entendimento do inspec-tor existirem elementos de prova que justifiquem uma inspeção aprofundada do navio, do seu equipamento ou da sua tripulação.

No anexo V figuram exemplos de «motivos inequívocos».

*Artigo 14.º***Inspecções alargadas**

1. As seguintes categorias de navios são elegíveis para uma inspecção alargada em conformidade com as partes II.3A e II.3B do anexo I:

- navios com um perfil de alto risco,
- navios de passageiros, petroleiros, navios-tanque de transporte de gás e produtos químicos ou graneleiros, com mais de 12 anos de idade,
- navios com um perfil de alto risco ou navios de passageiros, petroleiros, navios-tanque de transporte de gás e produtos químicos ou graneleiros, com mais de 12 anos de idade, em caso de factores prevaletentes ou imprevistos,
- navios submetidos a nova inspeção na sequência de uma recusa de acesso emitida em conformidade com o artigo 16.º.

2. O operador ou o comandante do navio devem prever tempo suficiente no programa de operações para permitir a realização da inspeção alargada.

Sem prejuízo das medidas de controlo necessárias para efeitos de protecção, o navio deve permanecer no porto até à conclusão da inspeção.

3. Após recepção de uma comunicação de um navio elegível para uma inspeção periódica alargada, a autoridade competente informa o navio caso a inspeção alargada não se realize.

**▼M1**

4. O âmbito de uma inspeção alargada, incluindo os domínios de risco a cobrir, consta do Anexo VII. A Comissão pode adotar normas de execução para assegurar condições uniformes de aplicação do Anexo VII. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 31.º, n.º 3.

**▼B***Artigo 15.º***Orientações e procedimentos em matéria de segurança e protecção**

1. Os Estados-Membros garantem que os seus inspectores sigam os procedimentos e orientações especificados no anexo VI.

2. No que diz respeito aos controlos de segurança, os Estados-Membros aplicam os procedimentos pertinentes estabelecidos no anexo VI da presente directiva a todos os navios referidos nos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup> que façam escala nos seus portos e ancoradouros, salvo se arvorarem a bandeira do Estado do porto de inspecção.

3. As disposições do artigo 14.º da presente directiva relativas às inspecções alargadas aplicam-se aos *ferries ro-ro* e às embarcações de passageiros de alta velocidade na acepção das alíneas a) e b) do artigo 2.º da Directiva 1999/35/CE.

Sempre que um navio tenha sido vistoriado em conformidade com os artigos 6.º e 8.º da Directiva 1999/35/CE por um Estado de acolhimento que não seja o Estado da bandeira do navio, essa vistoria específica é registada como inspecção aprofundada ou alargada, consoante o caso, na base de dados das inspecções, e tomada em consideração para efeitos dos artigos 10.º, 11.º e 12.º da presente directiva e para o cálculo do cumprimento da obrigação de inspecção de cada Estado-Membro na medida em que todos os elementos referidos no anexo VII da presente directiva estejam cobertos.

Sem prejuízo de um impedimento de exploração de um *ferry ro-ro* ou de uma embarcação de passageiros de alta velocidade decidida em conformidade com o artigo 10.º da Directiva 1999/35/CE, aplicam-se as disposições da presente directiva relativas à correcção de anomalias, detenção, recusa de acesso, acompanhamento das inspecções, detenções e recusas de acesso, consoante o caso.

**▼M1**

4. A Comissão pode adotar normas de execução para assegurar a aplicação uniforme dos procedimentos referidos no n.º 1 e dos controlos de segurança referidos no n.º 2 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 31.º, n.º 3.

**▼B***Artigo 16.º***Recusa de acesso para certos navios**

1. Os Estados-Membros garantem que qualquer navio que:

— arvore a bandeira de um Estado cuja taxa de detenção justifique a sua inclusão na lista negra, aprovada em conformidade com o MA de Paris com base em informações registadas na base de dados das inspecções e publicada anualmente pela Comissão, e que tenha sido detido ou objecto de uma proibição de exploração nos termos da Directiva 1999/35/CE mais de duas vezes nos 36 meses anteriores num porto ou ancoradouro de um Estado-Membro ou de um Estado signatário do MA de Paris, ou

<sup>(1)</sup> JO L 129 de 29.4.2004, p. 6.

**▼B**

— arvore a bandeira de um Estado cuja taxa de detenção justifique a sua inclusão na lista cinzenta aprovada em conformidade com o MA de Paris com base em informações registadas na base de dados das inspeções e anualmente publicada pela Comissão, e que tenha sido detido ou objecto de uma proibição de exploração nos termos da Directiva 1999/35/CE mais de duas vezes nos 24 meses anteriores num porto ou ancoradouro de um Estado-Membro ou de um Estado signatário do MA de Paris,

seja objecto de recusa de acesso aos seus portos e ancoradouros, excepto nas circunstâncias descritas no n.º 6 do artigo 21.º.

A recusa de acesso é aplicável a partir do momento em que o navio deixe o porto ou ancoradouro em que tiver sido objecto da terceira detenção e em que tenha sido tomada uma decisão de recusa de acesso.

2. A recusa de acesso só é revogada após um período de três meses a contar da data da sua emissão e quando se encontrarem preenchidas as condições previstas nos pontos 3 a 9 do anexo VIII.

Se o navio for objecto de uma segunda recusa de acesso, esse período é de 12 meses.

3. Qualquer detenção posterior num porto ou ancoradouro da Comunidade resulta na recusa de acesso do navio a todos os portos ou ancoradouros da Comunidade. Esta terceira recusa de acesso por tempo indeterminado pode ser revogada no termo de um período de 24 meses a contar da data da emissão da recusa e unicamente se:

- o navio arvorar a bandeira de um Estado cuja taxa de detenção não justifique a sua inclusão nem na lista negra nem na lista cinzenta a que se refere o n.º 1,
- os certificados oficiais e de classe do navio tiverem sido emitidos por uma organização ou organizações reconhecidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativo à regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção dos navios (reformulação)<sup>(1)</sup>,
- o navio for gerido por uma companhia com um desempenho elevado em conformidade com a parte I.1 do anexo I, e
- estiverem reunidas as condições estabelecidas nos pontos 3 a 9 do anexo VIII.

Aos navios que não satisfaçam os critérios estabelecidos no presente número no prazo de 24 meses a contar da emissão da ordem será permanentemente recusado o acesso a todos os portos e ancoradouros da Comunidade.

4. Qualquer detenção subsequente num porto ou ancoradouro da Comunidade após a terceira recusa de acesso implica para o navio em causa a recusa permanente de acesso a todos os portos e ancoradouros da Comunidade.

5. Para efeitos do disposto no presente artigo, os Estados-Membros devem cumprir os procedimentos previstos no anexo VIII.

<sup>(1)</sup> Ver página 11 do presente Jornal Oficial.

**▼B***Artigo 17.º***Relatório de inspecção para o comandante**

Uma vez concluída a inspecção inicial, a inspecção aprofundada ou a inspecção alargada, o inspector redige um relatório de inspecção nos termos do anexo IX. É fornecida ao comandante do navio uma cópia desse relatório.

**▼M1**

Se, após uma inspecção aprofundada, se verificar que as condições de vida e de trabalho a bordo do navio não são conformes com as prescrições da CTM 2006, o inspetor deve chamar imediatamente a atenção do comandante do navio para as anomalias detetadas e estabelecer um prazo para a sua retificação.

Caso o inspetor considere tais anomalias significativas, ou caso as mesmas estejam relacionadas com uma eventual queixa nos termos do Anexo V, Parte A, ponto 19, o inspetor deve comunicar igualmente essas anomalias às organizações pertinentes dos marítimos e armadores do Estado-Membro em que a inspecção foi efetuada, e pode:

- a) Notificar um representante do Estado de bandeira;
- b) Transmitir as informações relevantes às autoridades competentes do próximo porto de escala.

No que respeita a matérias abrangidas pela CTM 2006, o Estado-Membro em que a inspecção é efetuada pode transmitir ao Diretor-Geral da Organização Internacional do Trabalho uma cópia do relatório do inspetor, que deve ser acompanhada das respostas enviadas pelas autoridades competentes do Estado de bandeira dentro do prazo prescrito, a fim de serem tomadas as medidas consideradas apropriadas e úteis para garantir o registo dessas informações e a sua transmissão às partes que possam estar interessadas em fazer uso dos procedimentos de recurso pertinentes.

**▼B***Artigo 18.º***Denúncias**

Todas as denúncias são objecto de uma avaliação inicial rápida pela autoridade competente. Esta avaliação permite determinar se uma denúncia é justificada.

Se for caso disso, a autoridade competente dá o seguimento adequado à denúncia, assegurando, nomeadamente, que qualquer pessoa directamente interessada nessa denúncia possa expor as suas observações.

Sempre que considerar que uma denúncia é manifestamente infundada, a autoridade competente informa o denunciante da sua decisão e dos seus motivos.

**▼M1**

A identidade do autor da queixa não deve ser revelada ao comandante nem ao armador do navio em causa. O inspetor deve tomar as medidas adequadas para assegurar a confidencialidade das queixas apresentadas pelos marítimos, nomeadamente garantindo a confidencialidade das entrevistas aos marítimos.

**▼B**

Os Estados-Membros informam a administração do Estado de bandeira, se for o caso com cópia para a Organização Internacional do Trabalho (OIT), das denúncias não manifestamente infundadas e do seguimento que lhes tiver sido dado.

**▼M1***Artigo 18.º-A***Procedimentos de tramitação em terra de queixas relativas à CTM 2006**

1. As queixas de marítimos que aleguem violações das prescrições da CTM 2006 (inclusive dos direitos dos marítimos) podem ser comunicadas a um inspetor no porto em que o seu navio tenha feito escala. Nesse caso, o inspetor procede a uma investigação inicial.

2. Se adequado, de acordo com a natureza da queixa, a investigação inicial deve ter em conta se os procedimentos de tramitação de queixas a bordo previstos na Regra 5.1.5 da CTM 2006 foram seguidos. O inspetor pode também efetuar uma inspeção aprofundada nos termos do artigo 13.º da presente diretiva.

3. Se adequado, o inspetor procura que seja dada solução à queixa a bordo do navio.

4. Caso a investigação ou a inspeção revele uma não conformidade do âmbito do artigo 19.º, é aplicável esse artigo.

5. Caso o n.º 4 não seja aplicável e uma queixa apresentada por um marítimo relativamente a matérias abrangidas pela CTM 2006 não tenha sido resolvida a bordo do navio, o inspetor notifica sem demora o Estado de bandeira, pedindo-lhe, dentro de um determinado prazo, aconselhamento e um plano de medidas corretivas a apresentar pelo Estado de bandeira. O relatório das inspeções efetuadas é enviado por meios eletrónicos para a base de dados das inspeções a que se refere o artigo 24.º.

6. Caso a queixa não tenha sido resolvida na sequência das medidas tomadas nos termos do n.º 5, o Estado do porto transmite uma cópia do relatório do inspetor ao Diretor-Geral da Organização Internacional do Trabalho. O relatório deve ser acompanhado das respostas enviadas pelas autoridades competentes do Estado de bandeira dentro do prazo prescrito. São igualmente informadas as organizações competentes dos marítimos e dos armadores do Estado do porto. Além disso, o Estado do porto transmite periodicamente ao Diretor-Geral da Organização Internacional do Trabalho estatísticas e informações relativas às queixas resolvidas.

Essa transmissão é efetuada a fim de permitir manter, com base nas medidas consideradas adequadas e úteis, um registo dessas informações e comunicá-lo às partes, incluindo as organizações de marítimos e de armadores, que possam estar interessadas em fazer uso dos procedimentos de recurso pertinentes.

7. A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente artigo, são atribuídas competências de execução à Comissão no que respeita ao estabelecimento de um formato eletrónico e de um procedimento harmonizados para a comunicação das medidas de acompanhamento tomadas pelos Estados-Membros. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 31.º, n.º 3.

8. O presente artigo é aplicável sem prejuízo do artigo 18.º. O artigo 18.º, quarto parágrafo, é igualmente aplicável às queixas relativas a matérias abrangidas pela CTM 2006.

**▼B***Artigo 19.º***Correcção das anomalias e detenção**

1. A autoridade competente certifica-se de que todas as anomalias confirmadas ou detectadas pelas inspecções foram ou virão a ser corrigidas em conformidade com o disposto nas convenções.

2. Caso as anomalias representem um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente, a autoridade competente do Estado do porto em que o navio tiver sido inspecionado assegura a detenção do navio ou a interrupção da operação durante a qual as anomalias tiverem sido detectadas. A detenção ou a interrupção da operação é mantida até que a causa do perigo tenha sido eliminada ou a autoridade competente decida que o navio pode, dentro de determinadas condições, sair para o mar ou retomar a operação sem riscos para a segurança e a saúde dos passageiros ou da tripulação, sem riscos para outros navios e sem constituir uma ameaça desproporcionada de danos para o meio marinho.

**▼M1**

2-A. Em caso de condições de vida e de trabalho a bordo que representem um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou a proteção dos marítimos, ou de anomalias que constituam violações graves ou repetidas das prescrições da CTM 2006 (inclusive dos direitos dos marítimos), a autoridade competente do Estado do porto em que o navio estiver a ser inspecionado assegura a imobilização do navio ou a interrupção da operação durante a qual as anomalias tenham sido detetadas.

A ordem de imobilização ou de interrupção da operação é mantida enquanto as anomalias não forem corrigidas ou, se a autoridade competente tiver aceite um plano de medidas para corrigir essas anomalias, enquanto essa autoridade não estiver convencida de que o referido plano será prontamente executado. O inspetor pode consultar o Estado de bandeira antes de aceitar um plano de medidas.

**▼B**

3. A fim de decidir da detenção ou não de um navio, o inspector aplica os critérios que constam do anexo X.

4. Se a inspeção revelar que o navio não está equipado com um aparelho de registo dos dados de viagem operacional, caso a utilização de tal aparelho seja obrigatória, em conformidade com a Directiva 2002/59/CE, a autoridade competente assegura que o navio é detido.

Se tal anomalia não puder ser rapidamente corrigida no porto de detenção, a autoridade competente pode permitir que o navio prossiga para o estaleiro de reparação apropriado mais próximo do porto de detenção onde possa ser corrigida a anomalia ou exigir que a anomalia seja corrigida dentro de um prazo máximo de 30 dias, como estabelecido nas directrizes do MA de Paris. Para esse efeito, aplicam-se os procedimentos previstos no artigo 21.º.

5. Em circunstâncias excepcionais, quando as condições gerais de um navio não respeitarem manifestamente as normas, a autoridade competente pode suspender a inspeção desse navio até que os responsáveis tomem as medidas necessárias para garantir que o navio cumpre as normas pertinentes das convenções.

**▼ M1**

6. Em caso de imobilização do navio, a autoridade competente informa imediatamente, por escrito e juntando o relatório de inspeção, a administração do Estado de bandeira ou, se tal não for possível, o cônsul ou, na sua falta, o mais próximo representante diplomático desse Estado, de todas as circunstâncias em que a intervenção foi considerada necessária. Devem ser igualmente notificados, se for o caso, os inspetores nomeados ou as organizações reconhecidas responsáveis pela emissão dos certificados de classe ou dos certificados oficiais nos termos das convenções. Além disso, se um navio for impedido de navegar devido a violações graves ou repetidas das prescrições da CTM 2006 (inclusive dos direitos dos marítimos) ou devido ao facto de as condições de vida e de trabalho a bordo representarem um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou a proteção dos marítimos, a autoridade competente notifica imediatamente desse facto o Estado de bandeira e convida um representante do Estado de bandeira a estar presente, se possível, solicitando ao Estado de bandeira que responda dentro de um determinado prazo. A autoridade competente informa também imediatamente as organizações de marítimos e de armadores competentes do Estado do porto em que a inspeção foi efetuada.

**▼ B**

7. A presente directiva não prejudica quaisquer normas suplementares das convenções no que se refere aos procedimentos de notificação e informação relacionados com a inspeção pelo Estado do porto.

8. Na realização das inspeções pelo Estado do porto nos termos da presente directiva, são envidados todos os esforços para evitar que um navio seja indevidamente detido ou atrasado. Se um navio for indevidamente detido ou atrasado, o proprietário ou o operador tem direito a uma indemnização pelas perdas e danos sofridos. Em caso de detenção ou atraso alegadamente indevido, o ónus da prova cabe ao proprietário ou ao operador do navio.

9. Para reduzir o congestionamento do porto, a autoridade competente pode autorizar a deslocação de um navio detido para outra parte do porto, desde que sejam garantidas as condições de segurança. O risco de congestionamento do porto não pode, contudo, constituir motivo a considerar nas decisões de detenção ou levantamento da detenção.

As autoridades ou organismos portuários cooperam com a autoridade competente para facilitar a estada dos navios detidos.

10. As autoridades ou organismos portuários são informados, o mais rapidamente possível, da emissão de uma decisão de detenção.

*Artigo 20.º***Direito de recurso**

1. O proprietário ou o operador de um navio, ou o seu representante no Estado-Membro, têm o direito de recorrer de qualquer decisão de detenção ou de recusa de acesso tomada pela autoridade competente. O recurso não suspende a detenção nem a recusa de acesso.

2. Os Estados-Membros estabelecem e mantêm vias de recurso apropriadas para o efeito, em conformidade com o direito nacional.

3. A autoridade competente informa devidamente o comandante de um navio referido no n.º 1 do direito de recurso e das respectivas modalidades práticas.

**▼B**

4. Sempre que, em consequência de recurso ou de reclamação apresentada pelo proprietário ou pelo operador de um navio ou pelo seu representante, uma decisão de detenção ou de recusa de acesso seja anulada, revogada ou alterada:

- a) Os Estados-Membros asseguram que a base de dados das inspeções seja imediatamente alterada em conformidade;
- b) O Estado-Membro em que tiver sido tomada a decisão de detenção ou de recusa de acesso deve, no prazo de 24 horas a contar da decisão, proceder à rectificação das informações publicadas em conformidade com o artigo 26.º.

*Artigo 21.º***Acompanhamento das inspeções e detenções**

1. Sempre que as anomalias referidas no n.º 2 do artigo 19.º não puderem ser corrigidas no porto em que tiver sido efectuada a inspecção, a autoridade competente do Estado-Membro em causa pode autorizar o navio a seguir sem demoras injustificadas para o estaleiro de reparação naval apropriado mais próximo do porto de detenção, escolhido pelo comandante e pelas autoridades competentes, em que puderem ser tomadas medidas de seguimento, desde que sejam respeitadas as condições estabelecidas pela autoridade competente do Estado de bandeira e acordadas pelo Estado-Membro. Essas condições devem assegurar que o navio pode seguir para o referido estaleiro sem riscos para a segurança e a saúde dos passageiros ou da tripulação, sem riscos para outros navios e sem constituir uma ameaça desproporcionada de danos para o meio marinho.

2. Sempre que a decisão de mandar um navio seguir para um estaleiro de reparação resulte do incumprimento da Resolução A. 744(18) da OMI, quer no respeitante aos documentos do navio, quer no respeitante a anomalias ou deficiências estruturais do navio, a autoridade competente pode exigir que sejam efectuadas no porto de detenção, antes de o navio ser autorizado a sair, as medições da espessura necessárias.

3. Nas circunstâncias referidas no n.º 1, a autoridade competente do Estado-Membro do porto de inspecção notifica a autoridade competente do Estado-Membro em que se situar o estaleiro de reparação naval, os interessados referidos no n.º 6 do artigo 19.º e as outras autoridades que for adequado notificar, de todas as condições para a viagem.

A autoridade competente do Estado-Membro destinatária da notificação informa a autoridade que fez a notificação das medidas tomadas.

4. Os Estados-Membros tomam medidas para assegurar a recusa de acesso a qualquer porto ou ancoradouro da Comunidade relativamente aos navios referidos no n.º 1 que saiam para o mar:

- a) Sem cumprirem as condições estabelecidas pela autoridade competente de qualquer Estado-Membro do porto de inspecção; ou
- b) Que se recusem a cumprir as normas aplicáveis das convenções, não comparecendo no estaleiro de reparação naval indicado.



**▼B**

A recusa de acesso é mantida até o proprietário ou o operador apresentarem provas suficientes à autoridade competente do Estado-Membro em que tiverem sido detectadas as anomalias do navio, que demonstrem que este cumpre todas as normas aplicáveis das convenções.

5. Nas circunstâncias referidas na alínea a) do n.º 4, a autoridade competente do Estado-Membro em que tiverem sido detectadas as anomalias do navio alerta imediatamente as autoridades competentes dos restantes Estados-Membros.

Nas circunstâncias referidas na alínea b) do n.º 4, a autoridade competente do Estado-Membro em que se situar o estaleiro de reparação alerta imediatamente as autoridades competentes dos restantes Estados-Membros.

Antes de recusar o acesso, o Estado-Membro pode pedir a realização de consultas com a administração da bandeira do navio em causa.

6. Em derrogação do disposto no n.º 4, o acesso a um porto ou ancoradouro específico pode ser autorizado pela autoridade competente do Estado desse porto em caso de força maior ou de considerações de segurança primordiais, para reduzir ou minimizar os riscos de poluição, ou para corrigir anomalias, desde que o proprietário, o operador ou o comandante do navio tenham tomado medidas adequadas, a contento da autoridade competente desse Estado-Membro, para assegurar a entrada do navio em segurança no porto.

*Artigo 22.º***Perfil profissional dos inspectores**

1. As inspecções são efectuadas exclusivamente por inspectores que preencham os critérios de qualificação especificados no anexo XI e que estejam autorizados pela autoridade competente a efectuar a inspecção pelo Estado do porto.

2. Sempre que a autoridade competente do Estado do porto não dispuser de pessoal com os conhecimentos profissionais necessários, o inspector dessa autoridade competente pode ser assistido por qualquer pessoa que tenha os conhecimentos necessários.

3. A autoridade competente, os inspectores e os respectivos assistentes que efectuarem inspecções pelo Estado do porto não podem ter quaisquer interesses comerciais directos nos portos de inspecção, nem nos navios que sejam inspeccionados, nem podem trabalhar para, ou prestar serviços a organizações não estatais que emitam certificados oficiais e de classe ou efectuem as averiguações necessárias à emissão desses certificados com relação aos navios.

4. Cada inspector deve ser portador de um documento pessoal constituído por um cartão de identidade emitido pela respectiva autoridade competente em conformidade com a Directiva 96/40/CE da Comissão, de 25 de Junho de 1996, que estabelece um modelo comum de cartão de identidade para os inspectores que efectuem a inspecção pelo Estado do porto <sup>(1)</sup>.

5. Antes de autorizarem os inspectores a efectuar inspecções e, em seguida, periodicamente à luz do regime de formação a que se refere o n.º 7, os Estados-Membros devem garantir que a sua competência e a sua observância dos critérios mínimos referidos no anexo XI seja verificada.

<sup>(1)</sup> JO L 196 de 7.8.1996, p. 8.

**▼B**

6. Os Estados-Membros devem garantir que os inspectores beneficiem de uma formação adequada sobre as modificações introduzidas no regime de inspecção pelo Estado do porto aplicado na Comunidade através da presente directiva e sobre as alterações das convenções.

7. A Comissão elabora e promove, em cooperação com os Estados-Membros, um regime comunitário harmonizado para a formação e avaliação das competências dos inspectores do Estado do porto pelos Estados-Membros.

*Artigo 23.º***Relatórios dos pilotos e das autoridades portuárias**

1. Os Estados-Membros tomam as medidas adequadas para assegurar que os pilotos encarregados da manobra de atracação ou desatracação de um navio ou que estejam em serviço a bordo de navios que se dirigem para um porto ou transitam num Estado-Membro informem imediatamente a autoridade competente do Estado do porto ou do Estado costeiro, consoante o caso, sempre que, no cumprimento das suas funções, tomem conhecimento de anomalias visíveis que possam comprometer a segurança da navegação do navio ou constituam uma ameaça de danos para o meio marinho.

2. As autoridades ou organismos portuários que, no exercício das suas funções, tomem conhecimento de que um navio que se encontra no porto apresenta anomalias visíveis que possam comprometer a segurança do navio ou constituam uma ameaça desproporcionada de danos para o meio marinho, informam imediatamente a autoridade ou organismo competente do Estado do porto em questão.

3. Os Estados-Membros exigem que os pilotos e as autoridades ou organismos portuários comuniquem pelo menos as informações seguintes, sempre que possível em formato electrónico:

— informações relativas ao navio (nome, número de identificação OMI, indicativo de chamada, bandeira),

— informações relativas à navegação (último porto de escala, porto de destino),

— descrição das anomalias visíveis encontradas a bordo.

4. Os Estados-Membros garantem que as anomalias visíveis comunicadas pelos pilotos e pelas autoridades ou organismos portuários sejam objecto de medidas de seguimento adequadas, e registam em pormenor as medidas tomadas.

**▼M1**

5. São conferidas competências de execução à Comissão para adotar medidas de execução do presente artigo, incluindo procedimentos harmonizados para a comunicação das anomalias manifestas pelos pilotos e autoridades ou organismos portuários e das medidas de acompanhamento tomadas pelos Estados-Membros. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 31.º, n.º 3.

*Artigo 24.º***Base de dados das inspeções**

1. A Comissão desenvolve, mantém e actualiza a base de dados das inspeções, tirando partido das competências técnicas e da experiência no âmbito do MA de Paris.

A base de dados das inspeções contém todas as informações exigidas para a aplicação do regime de inspeções criado ao abrigo da presente directiva e inclui as funcionalidades definidas no anexo XII.

2. Os Estados-Membros tomam todas as medidas adequadas para assegurar que a informação sobre a hora exacta de chegada e a hora exacta da partida de todo e qualquer navio que faça escala nos seus portos e ancoradouros, juntamente com a identificação do porto em causa, seja transferida em prazo razoável para a base de dados das inspeções através do sistema de intercâmbio de informação marítima «SafeSeaNet» referido na alínea s) do artigo 3.º da Directiva 2002/59/CE. Uma vez transferida a informação para a base de dados das inspeções através do sistema «SafeSeaNet», os Estados-Membros ficam isentos da obrigação de fornecer dados prevista no ponto 1.2 e nas alíneas a) e b) do ponto 2 do anexo XIV da presente directiva.

3. Os Estados-Membros asseguram que as informações relacionadas com as inspeções realizadas em conformidade com a presente directiva sejam transferidas para a base de dados das inspeções logo que o relatório da inspeção seja concluído ou que a ordem de detenção seja revogada.

Os Estados-Membros asseguram que as informações transferidas para a base de dados das inspeções sejam validadas para efeitos de publicação no prazo de 72 horas.

4. Com base nos dados das inspeções fornecidos pelos Estados-Membros, a Comissão pode extrair da base de dados das inspeções todos os dados pertinentes relativos à aplicação da presente directiva, designadamente sobre o perfil de risco do navio, os navios a inspeccionar, o movimento dos navios e as obrigações de inspeção de cada Estado-Membro.

Os Estados-Membros têm acesso a todas as informações registadas na base de dados das inspeções que sejam pertinentes para a aplicação dos procedimentos de inspeção da presente directiva.

Os Estados-Membros e os terceiros signatários do MA de Paris têm o direito de aceder a todos os dados que tenham registado na base de dados das inspeções e aos dados relativos aos navios que arvoreem a sua bandeira.

*Artigo 25.º***Intercâmbio de informações e cooperação**

Cada Estado-Membro assegura que as suas autoridades ou organismos portuários e outras autoridades ou organismos competentes forneçam à autoridade competente do Estado do porto os seguintes tipos de informações de que disponham:

— informações notificadas em conformidade com o artigo 9.º e o anexo III,

**▼B**

- informações relativas aos navios que não tenham comunicado qualquer informação segundo os requisitos previstos na presente directiva, na Directiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Novembro de 2000, relativa aos meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga <sup>(1)</sup>, e na Directiva 2002/59/CE, bem como, se for o caso, no Regulamento (CE) n.º 725/2004,
- informações relativas aos navios que tenham saído para o mar sem cumprir o disposto nos artigos 7.º ou 10.º da Directiva 2000/59/CE,
- informações relativas aos navios que não tenham sido autorizados a entrar num porto ou que tenham sido expulsos de um porto por motivos de segurança,
- informações sobre anomalias visíveis em conformidade com o artigo 23.º.

*Artigo 26.º***Publicação da informação**

A Comissão disponibiliza e mantém num sítio web público as informações sobre inspecções, detenções e recusa de acesso em conformidade com o anexo XIII, com base na competência técnica e na experiência no âmbito do MA de Paris.

*Artigo 27.º***Publicação da lista de companhias com um nível de desempenho baixo e muito baixo**

A Comissão estabelece e publica regularmente num sítio web público as informações relativas às companhias cujo nível de desempenho, para efeitos da determinação do perfil de risco do navio a que se refere a parte I do anexo I, tenha sido considerado baixo e muito baixo durante um período de três meses ou mais.

**▼M1**

São conferidas competências de execução à Comissão para estabelecer as disposições de aplicação relativas à publicação das informações referidas no primeiro parágrafo, aos critérios para a agregação dos dados pertinentes e à frequência das atualizações. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 31.º, n.º 3.

**▼B***Artigo 28.º***Reembolso das despesas**

1. Caso a inspeção referida nos artigos 13.º e 14.º confirme ou detecte anomalias em relação às normas de uma convenção que justifique a detenção do navio, todas as despesas, relacionadas com a inspeção num período contabilístico habitual são suportadas pelo proprietário ou pelo operador ou pelo seu representante no Estado do porto.

2. As despesas relacionadas com inspecções efectuadas pela autoridade competente de um Estado-Membro nos termos do artigo 16.º e do n.º 4 do artigo 21.º ficam a cargo do proprietário ou do operador do navio.

<sup>(1)</sup> JO L 332 de 28.12.2000, p. 81.

**▼B**

3. Caso um navio seja detido, todas as despesas relacionadas com a detenção no porto são suportadas pelo proprietário ou pelo operador do navio.

4. A detenção só é revogada contra pagamento integral ou constituição de garantia suficiente de reembolso das despesas.

*Artigo 29.º***Dados para controlo da aplicação**

Os Estados-Membros fornecem à Comissão as informações enumeradas no anexo XIV, com a periodicidade fixada nesse anexo.

*Artigo 30.º***Controlo do cumprimento e do desempenho dos Estados-Membros**

Para assegurar a aplicação efectiva da presente directiva e controlar o funcionamento global do regime comunitário de inspecção pelo Estado do porto em conformidade com a subalínea i) da alínea b) do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1406/2002, a Comissão recolhe as informações necessárias e efectua deslocações aos Estados-Membros.

**▼M1***Artigo 30.º-A***Atos delegados**

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 30.º-B no que respeita às alterações ao Anexo VI, para acrescentar à lista desse anexo novas instruções relativas à inspecção dos navios pelo Estado do porto adotadas pela Organização do MA de Paris.

*Artigo 30.º-B***Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar os atos delegados a que se refere o artigo 30.º-A é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a partir de 20 de agosto de 2013. A Comissão elabora um relatório sobre a delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes a que se refere o artigo 30.º-A pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

**▼M1**

4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 30.º-A só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem ambos informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses, por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

*Artigo 31.º***Comité**

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), criado pelo artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>. Este comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Na falta de parecer do comité sobre um projeto de ato de execução a adotar nos termos do artigo 10.º, n.º 3, do artigo 23.º, n.º 5, ou do artigo 27.º, segundo parágrafo, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

*Artigo 33.º***Regras de execução**

Ao elaborar as regras de execução a que se referem o artigo 10.º, n.º 3, o artigo 14.º, n.º 4, o artigo 15.º, n.º 4, o artigo 18.º-A, n.º 7, o artigo 23.º, n.º 5, e o artigo 27.º nos termos do artigo 31.º, n.º 3, a Comissão assegura, em especial, que essas regras tenham em consideração as competências especializadas e a experiência adquiridas com o regime de inspeções na União e se baseiem nas competências especializadas do MA de Paris.

**▼B***Artigo 34.º***Sanções**

Os Estados-Membros estabelecem um sistema de sanções para a violação das disposições nacionais aprovadas para efeitos da presente diretiva e tomam todas as medidas necessárias para garantir que essas sanções sejam aplicadas. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas.

<sup>(1)</sup> JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.



### *Artigo 35.º*

#### **Revisão**

Até 30 de Junho de 2012, a Comissão procede à revisão da presente directiva. A revisão examina, entre outros aspectos, o cumprimento da obrigação geral de inspecção comunitária estabelecida no artigo 5.º, o número de inspectores do Estado do porto em cada Estado-Membro, o número de inspecções efectuadas e o cumprimento da obrigação de inspecção anual por cada Estado-Membro e a aplicação dos artigos 6.º, 7.º e 8.º.

A Comissão comunica as conclusões da sua revisão ao Parlamento Europeu e ao Conselho e utiliza a revisão para determinar se é necessário propor uma directiva de alteração ou legislação adicional na matéria.

### *Artigo 36.º*

#### **Execução e notificação**

1. Os Estados-Membros aprovam e publicam, até 31 de Dezembro de 2010, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva.

Os Estados-Membros aplicam essas disposições a partir de 1 de Janeiro de 2011.

2. Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas da referida referência aquando da sua publicação oficial. Tais disposições devem igualmente precisar que as remissões, nas disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor, para as directivas revogadas pela presente directiva se consideram remissões para a presente directiva. As modalidades daquela referência e desta menção são aprovadas pelos Estados-Membros.

3. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

4. Além disso, a Comissão informa regularmente o Parlamento Europeu e o Conselho dos progressos verificados na aplicação da presente directiva nos Estados-Membros, em particular tendo em vista uma aplicação uniforme do regime de inspecção da Comunidade.

### *Artigo 37.º*

#### **Revogação**

A Directiva 95/21/CE, com a redacção que lhe foi dada pelas directivas enumeradas na parte A do anexo XV, é revogada com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2011, sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros no que diz respeito aos prazos de transposição para o direito nacional das directivas enumeradas na parte B do anexo XV.

**▼B**

As remissões para a directiva revogada devem entender-se como sendo feitas para a presente directiva e ser lidas nos termos do quadro de correspondência constante do anexo XVI da presente directiva.

*Artigo 38.º*

**Entrada em vigor**

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

*Artigo 39.º*

**Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.





## ANEXO I

**ELEMENTOS DO REGIME COMUNITÁRIO DE INSPECÇÃO PELO ESTADO DO PORTO****(a que se refere o artigo 5.º)**

O regime comunitário de inspecção pelo Estado do porto inclui os seguintes elementos:

**I. Perfil de risco do navio**

O perfil de risco de um navio é determinado pela combinação dos seguintes parâmetros genéricos e históricos:

**1. Parâmetros genéricos****a) Tipo de navio**

Considera-se que os navios de passageiros, os navios petroleiros, os navios de transporte de produtos químicos, os navios de transporte de gás e os navios graneleiros representam um risco mais elevado.

**b) Idade do navio**

Considera-se que os navios com mais de doze anos de idade representam um risco mais elevado.

**c) Desempenho do Estado de bandeira**

i) Considera-se que os navios que arvoram bandeira de um Estado com uma alta taxa de detenção na Comunidade e na região do MA de Paris representam um risco mais elevado.

ii) Considera-se que os navios que arvoram bandeira de um Estado com uma baixa taxa de detenção baixa na Comunidade e na região do MA de Paris representam um risco menos elevado.

iii) Considera-se que os navios que arvoram bandeira de um Estado relativamente ao qual tenha sido concluída uma auditoria e, se for o caso, tenha sido apresentado um plano de acção com medidas correctivas, ambos em conformidade com o enquadramento e procedimentos do sistema voluntário de auditoria dos Estados membros da OMI, representam um risco menos elevado. Logo que as medidas a que se refere o n.º 3 do artigo 10.º tiverem sido adoptadas, o Estado de bandeira de tal navio deve ter demonstrado a conformidade com o Código de aplicação dos instrumentos vinculativos da OMI.

**d) Organizações reconhecidas**

i) Considera-se que os navios cujos certificados tenham sido emitidos por organizações reconhecidas com um nível de desempenho baixo ou muito baixo relativamente às suas taxas de detenção na Comunidade e na região do MA de Paris representam um risco mais elevado.

ii) Considera-se que os navios cujos certificados tenham sido emitidos por organizações reconhecidas com um nível de desempenho elevado relativamente às suas taxas de detenção na Comunidade e na região do MA de Paris representam um risco menos elevado.

iii) Considera-se que os navios relativamente aos quais tenham sido emitidos certificados por organizações reconhecidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 391/2009 representam um risco menos elevado.

**e) Desempenho da companhia**

i) Considera-se que os navios de uma companhia com um desempenho baixo ou muito baixo, conforme determinado pelas taxas de anomalias e detenção dos seus navios na Comunidade e na região do MA de Paris, representam um risco mais elevado.

**▼B**

- ii) Considera-se que os navios de uma companhia com um desempenho elevado, conforme determinado pelas taxas de anomalias e detenção dos seus navios na Comunidade e na região do MA de Paris, representam um risco menos elevado.

## 2. Parâmetros históricos

- i) Considera-se que os navios que tenham sido detidos mais de uma vez representam um risco mais elevado.
- ii) Considera-se que os navios que, nas inspecções efectuadas durante o período referido no anexo II, tenham registado menos do que o número de anomalias referido no anexo II, representam um risco menos elevado.
- iii) Considera-se que os navios que não tenham sido detidos durante o período referido no anexo II representam um risco menos elevado.

Os parâmetros de risco serão combinados utilizando uma ponderação que reflecta o peso relativo de cada parâmetro no risco global do navio a fim de determinar os seguintes perfis de risco para os navios:

- alto risco,
- risco normal,
- baixo risco.

Na determinação destes perfis de risco será dado maior destaque aos parâmetros relativos ao tipo de navio, ao desempenho do Estado de bandeira, às sociedades classificadoras e ao desempenho das companhias.

## II. Inspecção dos navios

## 1. Inspecções periódicas

Serão efectuadas inspecções periódicas a intervalos pré-determinados. A sua frequência será determinada em função do perfil de risco dos navios. O intervalo entre as inspecções periódicas dos navios com um perfil de alto risco não pode exceder seis meses. O intervalo entre as inspecções periódicas dos navios com outros perfis de risco aumenta à medida que o risco diminui.

Os Estados-Membros realizarão inspecções periódicas:

- aos navios com um perfil de alto risco que não tenham sido inspeccionados num porto ou ancoradouro da Comunidade ou da região do MA de Paris durante os últimos seis meses. Estes navios são elegíveis para inspecção a partir do quinto mês;
- aos navios com um perfil de risco normal que não tenham sido inspeccionados num porto ou ancoradouro da Comunidade ou da região do MA de Paris durante os últimos doze meses. Estes navios são elegíveis para inspecção a partir do décimo mês;
- aos navios com um perfil de baixo risco que não tenham sido inspeccionados num porto ou num ancoradouro da Comunidade ou da região do MA de Paris durante os últimos trinta e seis meses. Estes navios são elegíveis para inspecção a partir do vigésimo quarto mês.

## 2. Inspecções adicionais

Os navios aos quais se aplicam os factores prevaletentes ou imprevistos que se seguem serão submetidos a inspecção independentemente do período decorrido desde a última inspecção periódica. No entanto, a necessidade de efectuar uma inspecção adicional com base em factores imprevistos fica ao critério profissional do inspector.

**▼B**

## 2A. Factores prevalectentes

Os navios aos quais se aplicam os seguintes factores prevalectentes serão inspeccionados independentemente do período decorrido desde a última inspecção periódica:

- Navios que tenham sido suspensos ou retirados da sua classe por motivos de segurança desde a última inspecção na Comunidade ou na região do MA de Paris.
- Navios que tenham sido objecto de relatório ou notificação por outro Estado-Membro.
- Navios que não possam ser identificados na base de dados das inspecções.
- Navios:
  - envolvidos num abalroamento, naufrágio ou encalhe quando em rota para o porto,
  - alegadamente violadores das disposições relativas à descarga de substâncias ou efluentes nocivos,
  - que tenham manobrado de modo irregular ou perigoso, não respeitando as medidas de organização do tráfego adoptadas pela OMI ou os procedimentos e práticas de uma navegação segura.

## 2B. Factores imprevistos

Os navios aos quais se aplicam os seguintes factores imprevistos podem ser submetidos a inspecção independentemente do período decorrido desde a última inspecção periódica. A decisão de efectuar essa inspecção adicional fica ao critério profissional da autoridade competente.

- Navios não conformes com a versão aplicável da Recomendação da OMI sobre a navegação nas entradas do mar Báltico.
- Navios cujos certificados tenham sido emitidos por uma antiga organização reconhecida à qual tenha sido retirado o reconhecimento posteriormente à última inspecção na Comunidade ou na região do MA de Paris.
- Navios relativamente aos quais um piloto ou as autoridades ou organismos portuários tenham comunicado a existência de anomalias visíveis que possam comprometer a sua navegação segura ou constituir uma ameaça para o ambiente, em conformidade com o artigo 23.º da presente directiva.
- Navios relativamente aos quais não tenham sido cumpridos os deveres de comunicação relevantes referidos no artigo 9.º da presente directiva, na Directiva 2000/59/CE, na Directiva 2002/59/CE e, se adequado, no Regulamento (CE) n.º 725/2004.

**▼M1**

- Navios que tenham sido objeto de relatório ou de queixa, incluindo queixa em terra, apresentados pelo comandante, por um membro da tripulação ou por qualquer pessoa ou organização com interesse legítimo na segurança da operação do navio, nas condições de vida e de trabalho a bordo ou na prevenção da poluição, a não ser que o Estado-Membro em causa considere o relatório ou a queixa manifestamente infundados.

**▼B**

- Navios que tenham sido objecto de uma detenção há mais de três meses.
- Navios em relação aos quais tenham sido comunicadas anomalias importantes, excepto aqueles cujas anomalias tiveram que ser rectificadas no prazo de 14 dias a contar da data da largada, e para as anomalias que tiveram que ser rectificadas antes da largada.
- Navios em relação aos quais tenham sido comunicados problemas relativos à carga, em especial em caso de cargas nocivas ou perigosas.

**▼B**

- Navios cujo modo de operação representa um perigo para pessoas, bens ou o ambiente.
- Navios relativamente aos quais tenha sido revelada a informação, proveniente de uma fonte fidedigna, de que os respectivos parâmetros de risco diferem dos registados, aumentando assim o nível de risco.

**▼M1**

- Navios em relação aos quais tenha sido acordado um plano de medidas para corrigir as anomalias referidas no artigo 19.º, n.º 2-A, sem que a execução do plano tenha sido verificada por um inspetor.

**▼B**

## 3. Método de selecção

## 3A. Os navios da Prioridade I serão inspeccionados do seguinte modo:

- a) Será submetido a uma inspecção alargada:
  - Qualquer navio com um perfil de alto risco não inspeccionado nos últimos 6 meses,
  - Qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspeccionado nos últimos 12 meses, e
- b) Será submetido a uma inspecção inicial ou aprofundada, consoante o caso:
  - Qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspeccionado nos últimos 12 meses.
- c) No caso de um factor prevaemente:
  - Será efectuada uma inspecção aprofundada ou uma inspecção alargada, segundo o critério profissional do inspetor, a qualquer navio com um perfil de alto risco e a qualquer outro navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.
  - Será efectuada uma inspecção aprofundada a qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.

## 3B. Caso a autoridade competente decida inspeccionar um navio da Prioridade II, aplica-se o seguinte:

- a) Será submetido a uma inspecção alargada:
  - Qualquer navio com um perfil de alto risco não inspeccionado nos últimos cinco meses,
  - Qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspeccionado nos últimos 10 meses, e
  - Qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de baixo risco não inspeccionado nos últimos 24 meses.
- b) Será submetido a uma inspecção inicial ou aprofundada, consoante o caso:

**▼B**

- Qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspeccionado nos últimos 10 meses, ou
  - Qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de baixo risco não inspeccionado nos últimos 24 meses.
- c) No caso de um factor imprevisto:
- Será efectuada uma inspecção aprofundada ou uma inspecção alargada, segundo o critério profissional do inspector, a qualquer navio com um perfil de alto risco e a qualquer outro navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.
  - Será efectuada uma inspecção aprofundada a qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.



## ANEXO II

## DETERMINAÇÃO DO PERFIL DE RISCO DO NAVIO

(a que se refere o n.º 2 do artigo 10.º)

Parâmetros genéricos		Perfil					
		Navios de alto risco (HRS)		Navios de risco normal (SRS)	Navio de baixo risco (LRS)		
		Critérios	Pontos de ponderação	Critérios	Critérios		
1	Tipo do navio	Químico Transporte de gás Petroleiro Graneleiro Passageiros	2	navio nem de alto risco nem de baixo risco	Todos os tipos		
2	Idade do navio	todos os tipos > 12 anos	1		Todas as idades		
3a	Bandeira	Lista BGW (negra, cinzenta, branca)	Negra – VHR, HR, M to HR (risco muito alto, alto, médio a alto)		2	Branca	
			Negra – MR		1		
3b	Auditoria OMI		—		—	Sim	
4a	Organização reconhecida	Desempenho	H (alto)		—	—	Alto
			M (médio)		—	—	—
			L (baixo)		Baixo	1	—
			VL (muito baixo)		Muito baixo		—
4b	Reconhecida EU		—		—	Sim	
5	Companhia	Desempenho	H	—	—	Alto	
			M	—	—	—	
			L	Baixo	2	—	
			VL	Muito baixo		—	
Parâmetros históricos							
6	Número de anomalias registado em cada inspeção nos últimos 36 meses	Anomalias	Não elegível	—	≤ 5 (e pelo menos uma inspeção realizada nos últimos 36 meses)		
7	Número de detenções nos últimos 36 meses	Detenções	≥ 2 Detenções	1	Nenhuma		

HRS – navios que satisfazem critérios que somam um total de cinco ou mais pontos de ponderação.

LRS – navios que satisfazem todos os critérios dos parâmetros de baixo risco.

SRS – navios que não são HRS nem LRS.

*ANEXO III***COMUNICAÇÃO****(a que se refere o n.º 1 do artigo 9.º)**

Informações a prestar em conformidade com o n.º 1 do artigo 9.º:

As informações a seguir indicadas serão apresentadas à autoridade ou organismo portuário ou à autoridade ou organismo designado para o efeito, pelo menos três dias antes da hora estimada de chegada do navio ao porto ou ancoradouro, ou antes de o navio zarpar do porto anterior, se se prever que a viagem dure menos de três dias:

- a) Identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI);
- b) Duração prevista da escala;
- c) Para os navios-tanque:
  - i) configuração: casco simples, casco simples com SBT, casco duplo,
  - ii) estado dos tanques de carga e de lastro: cheios, vazios, em atmosfera inerte,
  - iii) volume e natureza da carga;
- d) Operações programadas no porto ou ancoradouro de destino (carga, descarga, outras);
- e) Vistorias obrigatórias programadas e trabalhos importantes de manutenção e reparação a efectuar no porto de destino;
- f) Data da última inspecção alargada na região do MA de Paris.

**▼B***ANEXO IV***LISTA DE CERTIFICADOS E DOCUMENTOS)****(a que se refere o n.º 1 do artigo 13.º**

1. Certificado internacional de arqueação (1969)
2. — Certificado de segurança para navio de passageiros
  - Certificado de segurança de construção para navio de carga
  - Certificado de segurança do equipamento para navio de carga
  - Certificado de segurança radioelétrica para navio de carga
  - Certificado de dispensa, incluindo, quando necessário, a lista das cargas
  - Certificado de segurança para navio de carga
3. Certificado internacional de protecção do navio (ISSC)
4. Cadastro sinóptico contínuo
5. Certificado internacional para o transporte de gases liquefeitos a granel
  - Certificado para o transporte de gases liquefeitos a granel
6. Certificado internacional para o transporte de produtos químicos perigosos a granel
  - Certificado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel
7. Certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos
8. Certificado internacional de prevenção da poluição para o transporte de substâncias líquidas nocivas a granel
9. Certificado internacional das linhas de carga (1966)
  - Certificado internacional de isenção do bordo livre
10. Livro de registo de hidrocarbonetos, partes I e II
11. Livro de registo da carga
12. Documento relativo à lotação mínima de segurança
13. Certificados ou quaisquer outros documentos exigidos nos termos das disposições da STCW 78/95

**▼M1**

14. Atestados médicos (ver CTM 2006)
15. Quadro da organização do trabalho a bordo (ver CTM 2006 e STCW 78/95)
16. Registos das horas de trabalho e de descanso dos marítimos (ver CTM 2006)

**▼B**

17. Informações sobre a estabilidade
18. Cópia do documento de conformidade e do certificado de gestão da segurança emitidos nos termos do Código internacional de gestão para a segurança da exploração dos navios e a prevenção da poluição (SOLAS 74, capítulo IX)
19. Certificados relativos à robustez do casco e às instalações das máquinas emitidos pela organização reconhecida em questão (apenas se o navio mantiver a sua classificação por uma organização reconhecida)
20. Documento comprovativo de que o navio satisfaz os requisitos aplicáveis ao transporte de mercadorias perigosas
21. Certificado de segurança para embarcação de alta velocidade e licença de exploração de embarcação de alta velocidade



**▼ B**

22. Lista ou manifesto, ou plano de estiva detalhado, das mercadorias perigosas
23. Diário de bordo onde são registados os ensaios e exercícios, incluindo exercícios de protecção, e diário onde são registadas as inspecções e operações de manutenção dos meios e dispositivos de salvação, bem como meios e dispositivos de combate a incêndios
24. Certificado de segurança para navio especializado
25. Certificado de segurança para unidade móvel de perfuração *offshore*
26. Para navios petroleiros, os registos do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro
27. Rol de chamada, plano de combate a incêndios e, para navios de passageiros, plano para limitação de avarias
28. Plano de bordo de emergência em caso de poluição por hidrocarbonetos
29. Registos dos relatórios de vistoria (para graneleiros e petroleiros)
30. Relatórios das inspecções precedentes efectuadas pelo Estado do porto
31. Para navios ro-ro de passageiros, informação sobre a razão  $A/A_{\max}$
32. Documento de autorização de transporte de grão
33. Manual de fixação da carga
34. Plano de gestão e livro de registo do lixo
35. Sistema de apoio à tomada de decisões para comandantes de navios de passageiros
36. Plano de cooperação SAR para navios de passageiros que operam em ligações fixas
37. Lista de limitações operacionais para navios de passageiros
38. Caderno de navio graneleiro
39. Plano de carga e descarga para navios graneleiros
40. Certificado de seguro ou qualquer outra garantia financeira de responsabilidade civil para o risco de poluição por hidrocarbonetos (Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, 1992)
41. Certificado exigido nos termos da Directiva 2009/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários de navios para os sinistros marítimos <sup>(1)</sup>
42. Certificado exigido ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 392/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativo à responsabilidade dos transportadores de passageiros por mar em caso de acidente <sup>(2)</sup>
43. Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar
44. Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários

**▼ M1**

45. Certificado de trabalho marítimo
46. Declaração de conformidade do trabalho marítimo, Partes I e II
47. Certificado internacional de sistema antivegetativo
48. Certificado de seguro ou qualquer outra garantia financeira de responsabilidade civil para o risco de poluição causada por combustível de bancas

**▼ M2**

49. Certificado de inventário de matérias perigosas ou declaração de conformidade, consoante aplicável, nos termos do Regulamento (UE) n.º 1257/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Ver página 128 do presente Jornal Oficial.

<sup>(2)</sup> Ver página 24 do presente Jornal Oficial.

<sup>(3)</sup> Regulamento (UE) n.º 1257/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativo à reciclagem de navios e que altera o Regulamento (CE) n.º 1013/2006 e a Directiva 2009/16/CE (JO L 330 de 10.12.2013, p. 1).

▼ **M3**

50. Documento de conformidade emitido ao abrigo do Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE <sup>(1)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> JO L 123 de 19.5.2015, p. 55.

**▼B***ANEXO V***EXEMPLOS DE «MOTIVOS INEQUÍVOCOS»****(a que se refere o n.º 3 do artigo 13.º)**

- A. Exemplos de motivos inequívocos para inspecção aprofundada
1. Navios identificados nas partes II.2A e II.2B do anexo I.
  2. Manutenção inadequada do livro de registo de hidrocarbonetos.
  3. Inexactidões apuradas quando da verificação dos certificados e outros documentos.
  4. Indicações de incapacidade dos membros da tripulação para respeitarem o disposto, relativamente à comunicação a bordo, no artigo 18.º da Directiva 2008/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Novembro de 2008, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos <sup>(1)</sup>.
  5. Certificado obtido de forma fraudulenta ou cujo detentor não é a pessoa em nome da qual foi inicialmente emitido.
  6. O comandante ou um oficial ou um marítimo da mestrança e marinagem do navio tem um certificado emitido por um país que não ratificou a STCW 78/95.
  7. Provas de que as operações de carga ou outras não são efectuadas de modo seguro ou de acordo com as orientações da OMI, por exemplo de que o teor de oxigénio nas condutas que transportam o gás inerte para os tanques de carga é superior ao máximo previsto.
  8. Não apresentação, pelo comandante de um navio petroleiro, dos registos do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro.
  9. Falta de um rol de chamada actualizado ou existência de membros da tripulação que desconhecem os seus deveres em caso de incêndio ou de abandono do navio.
  10. Emissão de falsos sinais de perigo não seguida pelos procedimentos de anulação adequados.
  11. Falta de equipamentos ou dispositivos fundamentais exigidos pelas convenções.
  12. Condições de excessiva insalubridade a bordo.
  13. Indícios evidentes, a partir das impressões gerais e observações dos inspectores, de existirem deterioração ou anomalias graves no casco ou estrutura susceptíveis de comprometerem a integridade estrutural, a estanquidade ou a estanquidade às intempéries, do navio.
  14. Informações ou provas de que o comandante ou a tripulação não estão familiarizados com as operações de bordo essenciais para a segurança da navegação ou a prevenção da poluição ou de não terem sido realizadas tais operações.
  15. Falta de um quadro da organização do trabalho a bordo ou dos registos das horas de trabalho e descanso dos marítimos.
- ▼M1**
16. Não apresentação, não conservação ou falsa conservação dos documentos exigidos pela CTM 2006 ou o facto de os documentos apresentados não conterem as informações exigidas pela CTM 2006 ou serem de qualquer outro modo inválidos.
  17. Não conformidade das condições de vida e de trabalho a bordo do navio com as prescrições da CTM 2006.
  18. Motivos razoáveis para crer que o navio mudou de bandeira com o propósito de evitar o cumprimento da CTM 2006.

<sup>(1)</sup> JO L 323 de 3.12.2008, p. 33.

**▼M1**

19. Existência de uma queixa alegando a não conformidade das condições de vida e de trabalho a bordo do navio com as prescrições da CTM 2006.

**▼B**

- B. Exemplos de motivos inequívocos para o controlo dos navios em aspectos ligados à protecção do transporte marítimo
  1. O inspector pode estabelecer motivos inequívocos para medidas de controlo adicionais em matéria de protecção durante a inspecção PSC inicial, nomeadamente:
    - 1.1. Certificado ISSC inválido ou caducado;
    - 1.2. Nível de protecção do navio inferior ao do porto;
    - 1.3. Treinos relacionados com a protecção do navio não efectuados;
    - 1.4. Registos das 10 últimas interfaces navio/porto ou navio/navio incompletos;
    - 1.5. Provas ou constatações de que membros fundamentais do pessoal do navio não são capazes de comunicar entre si;
    - 1.6. Provas, com base na observação dos aspectos enumerados no anexo II, de anomalias graves das disposições de protecção;
    - 1.7. Informações de terceiros, como relatórios ou denúncias com informações relacionadas com aspectos da protecção;
    - 1.8. O navio dispõe de um certificado ISSC provisório emitido consecutivamente ao inicial e, no juízo profissional do inspector, um dos propósitos do navio ou da companhia ao requerer tal certificado era subtrair-se à plena aplicação das disposições do capítulo XI-2 da SOLAS 74 e da parte A do Código ISPS transcorrido o período de validade do certificado provisório inicial. A parte A do Código ISPS especifica as circunstâncias de emissão dos certificados provisórios.
  2. Caso estabeleça motivos inequívocos conforme acima descritos, o inspector informará imediatamente a autoridade competente para a protecção do transporte marítimo (a menos que o inspector também seja um oficial de protecção devidamente autorizado). A referida autoridade competente decidirá, então, quais as medidas de controlo adicionais necessárias, tendo em conta o nível de protecção em conformidade com a regra 9 do capítulo XI da Solas 74.
  3. O estabelecimento de outros motivos inequívocos que não os acima referidos é da competência do oficial de protecção devidamente autorizado.

*ANEXO VI***PROCEDIMENTOS PARA A INSPECÇÃO DOS NAVIOS****(a que se refere o n.º 1 do artigo 15.º)**

anexo 1, «Procedimentos de inspecção pelo Estado do porto (PIEP)» ao MA de Paris e as seguintes instruções do MA de Paris, na sua versão actualizada:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Controlo operacional de navios de passageiros e ferries),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (Directrizes para os PIEP relativos a cartas informatizadas),
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Orientações para as inspecções das condições de vida e de trabalho),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 as Amended (Directrizes relativas à observância da STCW 78/95 alterada),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Directrizes para a inspecção sobre as horas de trabalho/repouso),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Directrizes para os PIEP relativos aos aspectos de segurança),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) [Directrizes para os PIEP relativos ao controlo dos aparelhos de registo dos dados de viagem (VDR)],
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Directrizes sobre o anexo I da MARPOL 73/78),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers [Directrizes para o controlo do sistema de avaliação do estado dos navios (CAS) de petroleiros de casco simples],
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM Code (Directrizes para o oficial do Estado do porto relativas ao Código ISM),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Directrizes para os oficiais do Estado do porto relativas ao controlo do GMDSS),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Optimização da lista de proibições e notificações),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) [Directrizes para os PIEP relativos ao exame dos tanques de lastro e à simulação de falha de energia eléctrica (ensaio de corte de energia)],
- Instruction 39/2006/11: Guidance for checking the structure of Bulk Carriers (Orientações para o controlo da estrutura dos graneleiros),

**▼B**

- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Código de boas práticas para os oficiais do Estado do porto),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for the Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Critérios de avaliação da responsabilidade das organizações reconhecidas),
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of Marpol 73/78 (Directrizes para os inspectores do Estado do porto relativas à observância do anexo VI da MARPOL 73/78).

*ANEXO VII***INSPECÇÃO ALARGADA DE NAVIOS****(a que se refere o artigo 14.º)**

Uma inspeção alargada incide em particular sobre o estado global das seguintes áreas de risco:

- Documentação
- Estado da estrutura
- Estanquidade
- Sistemas de emergência
- Radiocomunicações
- Operações de carga
- Segurança contra incêndios
- Alarmes
- Condições de vida e de trabalho
- Equipamento de navegação
- Meios de salvação
- Mercadorias perigosas
- Maquinaria de propulsão e auxiliar
- Prevenção da poluição.

Além disso, sob reserva da sua viabilidade material ou de limitações eventuais ligadas à segurança das pessoas, do navio ou do porto, uma inspeção alargada deve incluir a verificação de pontos específicos das áreas de risco consoante o tipo de navio inspeccionado, estabelecidos em conformidade com o n.º 3 do artigo 14.º



## ANEXO VIII

**DISPOSIÇÕES RELATIVAS À RECUSA DE ACESSO AOS PORTOS E ANCORADOUROS DA COMUNIDADE****(a que se refere o artigo 16.º)**

1. Sempre que se verificarem as condições descritas no n.º 1 do artigo 16.º, a autoridade competente do porto em que o navio for detido pela terceira vez informará por escrito o comandante do navio de que será emitida uma recusa de acesso, aplicável logo que o navio saia do porto. A recusa de acesso é aplicável logo que o navio saia do porto após terem sido reparadas as anomalias que conduziram à sua detenção.
2. A autoridade competente deve igualmente comunicar a sua decisão por escrito à administração do Estado de bandeira, à organização reconhecida em causa, aos outros Estados-Membros, aos outros signatários do MA de Paris, à Comissão, e ao Secretariado do MA de Paris. A autoridade competente deve igualmente actualizar, sem demora, a base de dados das inspecções com informações sobre a recusa de acesso.
3. Para que a recusa de acesso seja revogada, o proprietário ou o operador tem de a requerer formalmente à autoridade do Estado-Membro que tiver tomado a decisão. O pedido tem de ser acompanhado de um documento da administração do Estado de bandeira, emitido na sequência de uma visita a bordo de um inspector devidamente autorizado pela administração do Estado de bandeira, que comprove que o navio satisfaz plenamente as disposições aplicáveis das convenções. A administração do Estado de bandeira fornecerá provas da realização da visita a bordo à autoridade competente.
4. O pedido de revogação da recusa de acesso deve igualmente ser acompanhado, se necessário, de um documento da sociedade classificadora em que o navio está classificado emitido na sequência da visita a bordo de um inspector da sociedade classificadora, que comprove que o navio está conforme com as normas de classificação especificadas pela referida sociedade. A sociedade classificadora fornecerá provas da realização da visita a bordo à autoridade competente.
5. A recusa de acesso só pode ser revogada após o termo do período referido no artigo 16.º da presente directiva e na sequência de uma reinspecção do navio num porto acordado.

Se o porto acordado estiver situado num Estado-Membro, a autoridade competente desse Estado pode, a pedido da autoridade competente que tiver recusado o acesso, autorizar o navio a entrar no porto acordado para que seja realizada a reinspecção. Nesse caso, não poderão ser efectuadas quaisquer operações de carga no porto até que a recusa de acesso tenha sido revogada.

6. Caso os motivos da detenção na base da recusa de acesso incluam deficiências da estrutura do navio, a autoridade competente que tiver proibido o acesso pode exigir que seja dado acesso a determinados espaços, incluindo os espaços e os tanques de carga, para exame durante a reinspecção.
7. A reinspecção será realizada pela autoridade competente do Estado-Membro que tiver proibido o acesso ou pela autoridade competente do porto de destino, com o acordo da autoridade competente do Estado-Membro que tiver proibido o acesso. A autoridade competente pode exigir um pré-aviso máximo de 14 dias para a reinspecção. Serão fornecidas, ao Estado-Membro em questão, provas da conformidade do navio com as normas das convenções aplicáveis.
8. A reinspecção consistirá numa inspecção alargada, que deve abranger, pelo menos, os pontos relevantes do anexo VII.
9. Todas as despesas resultantes desta inspecção alargada serão suportadas pelo proprietário ou pelo operador.



**▼B**

10. Se os resultados da inspecção alargada forem considerados satisfatórios pelo Estado-Membro de acordo com o anexo VII, a recusa de acesso será revogada e a companhia do navio de tal informada por escrito.
11. A autoridade competente deve igualmente comunicar a sua decisão por escrito à administração do Estado de bandeira, à sociedade classificadora em causa, aos outros Estados-Membros, aos outros signatários do MA de Paris, à Comissão, e ao Secretariado do MA da Paris. A autoridade competente deve igualmente actualizar, sem demora, a base de dados das inspecções com informações sobre a revogação da recusa de acesso.
12. As informações relativas aos navios que tiverem sido objecto de uma recusa de acesso aos portos e ancoradouros comunitários serão postas à disposição na base de dados das inspecções e publicadas em conformidade com o disposto no artigo 26.º e no anexo XIII.

*ANEXO IX***RELATÓRIO DE INSPECÇÃO****(a que se refere o artigo 17.º)**

O relatório de inspecção deve incluir, pelo menos, os seguintes elementos:

**I. Informações gerais**

1. Autoridade competente que redigiu o relatório
2. Data e local da inspecção
3. Nome do navio inspeccionado
4. Bandeira
5. Tipo de navio (conforme indicado no certificado de gestão da segurança)
6. Número de identificação OMI
7. Indicativo de chamada
8. Arqueação bruta
9. Porte bruto (se for caso disso)
10. Ano de construção determinado com base na data constante dos certificados de segurança do navio
11. Sociedade ou sociedades classificadoras ou qualquer outra organização, conforme o caso, que tenha(m) emitido certificados de classe para o navio em causa, se for o caso
12. Organização ou organizações reconhecidas e/ou qualquer outra entidade que tenha(m) emitido certificados para o navio em causa, em nome do Estado de bandeira nos termos das convenções aplicáveis
13. Nome e endereço da companhia ou do operador do navio
14. Nome e endereço do afretador responsável pela escolha do navio e tipo de afretamento, para os navios que transportem carga líquida ou sólida a granel
15. Data final de redacção do relatório de inspecção
16. Indicação de que as informações circunstanciadas sobre uma inspecção ou uma detenção podem ser objecto de publicação.

**II. Informações relativas à inspecção**

1. Certificados emitidos em aplicação das convenções pertinentes, e autoridade ou organização que emitiu o(s) certificado(s) em causa, com indicação das datas de emissão e de caducidade
2. Partes ou elementos do navio que foram objecto de inspecção (no caso de inspecção aprofundada ou alargada)
3. Porto e data da última vistoria intermédia ou anual ou de renovação e nome da organização que a efectuou
4. Indicação do tipo de inspecção (inspecção, inspecção aprofundada, inspecção alargada)
5. Natureza das anomalias
6. Medidas tomadas.

**▼B**

III. Informações suplementares em caso de detenção

1. Data da decisão de detenção
2. Data do levantamento da detenção
3. Natureza das anomalias que justificaram a decisão de detenção (remissões para as convenções, se aplicável)
4. Indicação, se for o caso, de que a organização reconhecida, ou outro organismo privado que tenha efectuado a inspecção em causa, teve responsabilidade no que respeita às anomalias que, por si sós ou combinadas com outras, levaram à detenção do navio
5. Medidas tomadas.

**▼B***ANEXO X***CRITÉRIOS DE DETENÇÃO DE UM NAVIO****(a que se refere o n.º 3 do artigo 19.º)****INTRODUÇÃO**

Antes de determinar se as deficiências detectadas numa inspeção justificam a detenção do navio implicado, o inspector aplicará os critérios referidos nos pontos 1 e 2.

**▼C1**

No ponto 3 apresentam-se exemplos de deficiências que por si só podem justificar a detenção do navio implicado (em conformidade com o n.º 3 do artigo 19.º).

**▼B**

Quando o motivo para a detenção resultar de avaria acidental sofrida pelo navio com destino para um porto, não será dada ordem de detenção na condição de:

- a) Terem sido respeitadas as prescrições constantes da regra I/11(c) da SOLAS 74 relativas à comunicação à administração do Estado de bandeira, ao inspector designado ou à organização reconhecida responsável pela emissão do certificado pertinente;
- b) Antes de o navio entrar num porto, o comandante ou o proprietário terem fornecido à autoridade competente do Estado do porto informações sobre as circunstâncias do acidente e a avaria sofrida e sobre a comunicação obrigatória à administração do Estado de bandeira;
- c) Estarem a ser tomadas no navio medidas de rectificação que a autoridade competente considere adequadas; e
- d) A autoridade competente se ter certificado, depois de lhe ter sido comunicada a conclusão dos trabalhos de rectificação, de haverem sido corrigidas as anomalias manifestamente perigosas para a segurança, a saúde ou o ambiente.

**1. Critérios principais**

Ao decidir da necessidade ou não de deter um navio, o inspector deverá aplicar os seguintes critérios:

**Tempo próprio para a detenção**

Os navios que não apresentem condições de segurança para se fazerem ao mar devem ser detidos aquando da primeira inspeção independentemente do tempo que devam permanecer no porto.

**Critério**

O navio deve ser detido se as suas deficiências forem suficientemente graves para que se justifique uma nova ida do inspector a bordo para se certificar de que as deficiências foram corrigidas antes de o navio sair.

A necessidade de o inspector voltar a bordo caracteriza a gravidade das deficiências. No entanto, há casos em que esta obrigação não se justifica. Implica que a autoridade deve verificar de alguma maneira, de preferência mediante nova visita, se as deficiências foram corrigidas antes da partida.

**2. Aplicação dos critérios principais**

Para decidir se as deficiências detectadas num navio são suficientemente graves para justificarem a detenção, o inspector deverá apreciar se:

1. O navio possui a documentação competente válida;
2. O navio dispõe da tripulação exigida pelo documento relativo à lotação mínima de segurança.

**▼B**

Durante a inspecção, o inspector deverá ponderar se o navio e/ou a tripulação têm meios para:

3. Navegar em condições de segurança durante a viagem em preparação;
4. Manusear, transportar e controlar a carga em condições de segurança durante toda a viagem;
5. Operar a casa das máquinas em condições de segurança durante toda a viagem;
6. Manter uma propulsão e governo adequados durante toda a viagem;
7. Combater eficazmente os incêndios em qualquer parte do navio se necessário durante toda a viagem;
8. Abandonar o navio com rapidez e segurança e, se necessário, efectuar operações de salvamento durante toda a viagem;
9. Prevenir a poluição do ambiente durante toda a viagem;
10. Manter uma estabilidade adequada durante toda a viagem;
11. Manter uma estanquidade adequada durante toda a viagem;
12. Comunicar em situações de perigo se necessário durante toda a viagem;
13. Dispor de condições de segurança e higiene a bordo durante toda a viagem;
14. Prestar o máximo de informações, em caso de acidente.

Se a resposta a qualquer destas questões for negativa, tendo em consideração todas as deficiências detectadas, deve pôr-se seriamente a hipótese da detenção. Uma combinação de deficiências de natureza menos grave pode igualmente justificar a detenção do navio.

3. A fim de auxiliar o inspector na execução das presentes directrizes, segue-se uma lista de deficiências que podem ser consideradas suficientemente graves para justificar uma detenção do navio, agrupadas em função das convenções e/ou códigos pertinentes. A lista não pretende ser exaustiva.

3.1. *Generalidades*

A falta de certificados e documentos válidos exigidos pelos instrumentos pertinentes. Contudo, os navios que arvoram a bandeira de Estados que não sejam partes da dada convenção pertinente ou que não tenham dado execução a outro instrumento pertinente, não podem possuir os certificados previstos pela convenção ou por outro instrumento pertinente. Por conseguinte, a falta dos certificados exigidos não constitui por si só razão que justifique a detenção desses navios; contudo, aplicando a regra que impede qualquer tratamento mais favorável, exigir-se-á o cumprimento cabal das regras antes da partida do navio.

3.2. *Domínios abrangidos pela SOLAS 74*

1. Avarias de funcionamento do equipamento de propulsão ou outros equipamentos essenciais, bem como das instalações eléctricas.
2. Limpeza insuficiente da casa das máquinas, quantidade excessiva de águas oleosas nas cavernas, contaminação por hidrocarbonetos dos isolamentos das tubagens incluindo os colectores de evacuação na casa das máquinas, funcionamento deficiente dos dispositivos de esgoto.

**▼B**

3. Avarias de funcionamento do gerador de emergência, da iluminação, das baterias e dos interruptores.
  4. Avarias de funcionamento dos aparelhos de governo principal e auxiliar.
  5. Falta, insuficiente capacidade ou grave deterioração dos equipamentos de salvação pessoais, de embarcações salva-vidas e dos dispositivos de lançamento à água.
  6. Falta, inadequação às normas ou grave deterioração do sistema de detecção de incêndios, dos alarmes de incêndio, do equipamento de combate a incêndios, das instalações fixas de extinção de incêndios, do sistema de ventilação, dos registos corta-fogos ou dos dispositivos de fecho rápido, que não permita a sua utilização para o fim a que se destinam.
  7. Falta, substancial deterioração ou avaria de funcionamento da protecção contra incêndios no convés de carga dos navios-tanque.
  8. Falta, inadequação às normas ou grave deterioração dos faróis, balões ou sinais sonoros.
  9. Falta ou avaria de funcionamento do equipamento de rádio para as comunicações de socorro e segurança.
  10. Falta ou avaria de funcionamento do equipamento de navegação, tendo em atenção o disposto na regra V/16.2 da SOLAS 74.
  11. Falta de cartas de navegação corrigidas e/ou de quaisquer outras publicações náuticas pertinentes necessárias para a viagem planeada, tendo em conta que pode ser usado um sistema electrónico de informação e apresentação de cartas náuticas (ECDIS) homologado, alimentado com dados oficiais, em substituição das cartas referidas.
  12. Falta de ventilação de exaustão não igniscível nas casas de bombagem da carga.
  13. Deficiências graves a nível das regras operacionais, conforme descrito na secção 5.5 do anexo 1 do MA de Paris.
  14. Número, composição ou certificação da tripulação não concordantes com o documento relativo à lotação de segurança.
  15. Não realização do programa alargado de inspecções nos termos da regra 2 do capítulo XI da SOLAS 74.
- 3.3. *Domínios abrangidos pelo Código IBC*
1. Transporte de substância não mencionada no certificado para o transporte ou informação insuficiente sobre a carga.
  2. Falta ou deterioração dos dispositivos de segurança de alta pressão.
  3. Instalações eléctricas com más condições de segurança intrínsecas ou que não correspondam às regras do código.
  4. Fontes de ignição em locais de risco.
  5. Violações dos requisitos especiais.
  6. Ultrapassagem da carga máxima admissível por tanque.
  7. Deficiente protecção térmica dos produtos sensíveis.
- 3.4. *Domínios abrangidos pelo Código IGC*
1. Transporte de uma substância não mencionada no certificado para o transporte ou falta de informação sobre a carga.
  2. Falta de dispositivos de fecho em áreas de alojamento ou serviço.
  3. Antepara não estanque aos gases.
  4. Câmara-de-ar deficiente.
  5. Falta ou avaria das válvulas de fecho rápido.

**▼B**

6. Falta ou avaria das válvulas de segurança.
  7. Instalações eléctricas com más condições de segurança intrínsecas ou que não correspondam aos requisitos do código.
  8. Ventiladores da área de carga não accionáveis.
  9. Alarmes de pressão dos tanques de carga não accionáveis.
  10. Instalação de detecção de gases e/ou de gases tóxicos deteriorada.
  11. Transporte de substâncias que devem ser inibidas sem um certificado de inibição válido.
- 3.5. *Domínios abrangidos pela LC 66*
1. Presença de áreas significativas com danos ou corrosão, pontos de ferrugem e conseqüente rigidez no convés e no casco afectando a navegabilidade ou a capacidade de receber carga nesses pontos, a menos que se efectuem as reparações temporárias para aceder a um porto onde se farão as reparações definitivas.
  2. Um caso comprovado de insuficiente estabilidade.
  3. Falta de informação suficiente e fiável, em termos aprovados, que por meios rápidos e simples permitam ao comandante providenciar no sentido do carregamento e lastragem do navio de forma a manter uma margem de estabilidade segura em todas as fases da viagem e sob condições variáveis, e a evitar tensões inadmissíveis na estrutura do navio.
  4. Falta, deterioração substancial ou defeitos dos dispositivos de fecho, dos sistemas de fecho das escotilhas e das portas estanques.
  5. Excesso de carga.
  6. Falta da marca de calado ou impossibilidade de leitura da mesma.
- 3.6. *Áreas abrangidas pelo anexo I da MARPOL 73/78*
1. Falta, séria deterioração ou falha no bom funcionamento do equipamento de filtragem hidrocarbonetos/água, do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos ou do sistema de controlo e alarme de 15 ppm.
  2. Capacidade restante do tanque de resíduos e/ou de lamas insuficiente para a viagem prevista.
  3. Falta do livro de registo de hidrocarbonetos.
  4. Encanamento para a descarga de resíduos instalado sem autorização.
  5. Falta do dossier dos relatórios das vistorias ou não conformidade desse dossier com a regra 13G(3)(b) da MARPOL 73/78.
- 3.7. *Áreas abrangidas pelo anexo II da MARPOL 73/78*
1. Falta do manual P&D.
  2. Carregamento não classificado em categorias.
  3. Falta do livro de registo de carga.
  4. Transporte de substâncias semelhantes aos hidrocarbonetos que não satisfaça as regras ou efectuado sem um certificado devidamente alterado.
  5. Encanamento para a descarga de resíduos instalado sem autorização.
- 3.8. *Áreas abrangidas pelo anexo V da MARPOL 73/78*
1. Falta de plano de gestão do lixo.
  2. Falta de livro de registo do lixo.
  3. O pessoal do navio não tem conhecimento das regras de eliminação/ /descarga do lixo previstos no plano de gestão do lixo.

**▼B**3.9. *Áreas abrangidas pela STCW 78/95 e pela Directiva 2008/106/CE*

1. Marítimos que não dispõem de qualquer certificado, de um certificado adequado, de uma dispensa válida ou de prova documental de apresentação de um pedido de autenticação à administração do Estado de bandeira.
2. Prova de certificado obtido de forma fraudulenta ou cujo detentor não é a pessoa em nome da qual foi inicialmente emitido.
3. Incumprimento das prescrições aplicáveis relativas à lotação de segurança estabelecidas pela administração do Estado de bandeira.
4. Organização do serviço de quartos de navegação ou máquinas não conforme com as regras especificadas para o navio pela administração do Estado de bandeira.
5. Falta, num quarto, de pessoa qualificada para operar o equipamento essencial para a segurança da navegação, as radiocomunicações de segurança ou a prevenção da poluição marinha.
6. Impossibilidade de fornecer prova da aptidão para o desempenho das tarefas atribuídas aos marítimos em relação com a segurança do navio e a prevenção da poluição.
7. Impossibilidade de garantir pessoal suficientemente repousado e apto para o serviço para o primeiro quarto no início de uma viagem e os sucessivos quartos seguintes.

3.10. ► **MI** *Áreas abrangidas pela CTM 2006* ◀

1. Comida insuficiente para a viagem até ao próximo porto.
2. Água potável insuficiente para a viagem até ao próximo porto.
3. Condições excessivamente insalubres a bordo.
4. Falta de aquecimento na área de alojamento de um navio que opere em zonas onde as temperaturas possam ser excessivamente baixas.
5. Ventilação insuficiente nas áreas dos alojamentos de um navio.
6. Excesso de lixo, bloqueamento com equipamento ou carga ou outras condições de falta de segurança nas áreas de passagem/alojamento.
7. Provas claras de que o grau de cansaço do pessoal de quarto ou outro pessoal de serviço para o primeiro quarto e quartos seguintes compromete o seu desempenho.

**▼MI**

8. Condições a bordo claramente perigosas para a segurança, a saúde ou a proteção dos marítimos.
9. A não conformidade constitui uma violação grave ou repetida das prescrições da CTM 2006 (inclusive dos direitos dos marítimos) relativas às condições de vida e de trabalho dos marítimos a bordo do navio, como estabelecido no certificado de trabalho marítimo e na declaração de conformidade do trabalho marítimo do navio.

**▼B**3.11. *Áreas que podem não justificar uma detenção mas que implicam, por exemplo, a suspensão das operações de carga.*

Qualquer falha no bom funcionamento (ou manutenção) do sistema de gases inertes, equipamento ou maquinaria relacionada com a carga é considerada justificação suficiente para suspender o carregamento.



*ANEXO XI***CRITÉRIOS MÍNIMOS PARA OS INSPECTORES**

(a que se referem os n.ºs 1 e 5 do artigo 22.º)

1. Os inspectores devem dispor de conhecimentos teóricos adequados sobre os navios e suas operações e ter a experiência prática relevante. Devem ser competentes em matéria de aplicação das prescrições das convenções e dos procedimentos de inspecção pelo Estado do porto relevantes. Esses conhecimentos e competências em matéria de aplicação das normas internacionais e comunitárias devem ser adquiridos através de programas de formação documentados.
2. Os inspectores devem, no mínimo:
  - a) Possuir qualificações adequadas, adquiridas numa instituição de estudos marítimos ou náuticos, e experiência relevante de serviço de mar na qualidade de oficial certificado, titular ou ex-titular de um certificado de competência STCW II/2 ou III/2 válido; sem limite no que diz respeito à zona de operações ou potência de propulsão ou arqueação; ou
  - b) Dispor de um diploma, reconhecido pela autoridade competente, de arquitecto naval, engenheiro mecânico ou engenheiro noutra área de engenharia relacionado com o sector marítimo e experiência profissional de um mínimo de 5 anos nessa qualidade; ou
  - c) Dispor de um diploma universitário ou equiparado relevante e ter sido adequadamente formados e diplomados como inspectores de segurança de navios.
3. Os inspectores devem ter
  - completado um mínimo de um ano de serviço como inspector do Estado de bandeira afecto à inspecção e certificação de navios em conformidade com as convenções ou implicado no acompanhamento das actividades de organizações reconhecidas às quais tenham sido delegadas funções oficiais, ou
  - adquirido um nível de competência equivalente em virtude de ter seguido uma formação no terreno de pelo menos um ano através da participação em inspecções pelo Estado do porto sob a orientação de inspectores experientes do Estado do porto.
4. Os inspectores que se integrem nas categorias mencionadas na alínea a) do ponto 2 deverão ter adquirido uma experiência marítima de pelo menos 5 anos, que inclua períodos de serviço no mar como, respectivamente, oficial de convés ou oficial da secção das máquinas, ou como inspector do Estado de bandeira ou como inspector-assistente do Estado do porto. Essa experiência incluirá um período de pelo menos dois anos no mar como oficial de convés ou oficial de máquinas.
5. Os inspectores devem ter capacidade de expressão oral e escrita com o pessoal navegante na língua mais correntemente falada no mar.
6. Os inspectores que não preencham os critérios acima referidos serão também aceites se, à data da adopção da presente directiva, estiverem ao serviço da autoridade competente de um Estado-Membro e afectos à inspecção pelo Estado do porto.
7. Quando num Estado-Membro as inspecções a que se referem os n.ºs 1 e 2 do artigo 15.º forem efectuadas por inspectores ao serviço do Estado do porto, os referidos inspectores devem dispor das qualificações adequadas, incluindo conhecimentos teóricos e experiência prática suficientes no domínio da protecção do transporte marítimo. As referidas qualificações devem, normalmente, incluir:
  - a) Uma boa compreensão da problemática da protecção do transporte marítimo e da sua aplicação às operações a controlar;
  - b) Um bom conhecimento prático do funcionamento das tecnologias e técnicas de protecção;
  - c) Conhecimento dos princípios, procedimentos e técnicas de inspecção;
  - d) Conhecimento das operações a controlar.

*ANEXO XII***FUNCIONALIDADES DA BASE DE DADOS DAS INSPECÇÕES****(a que se refere o n.º 1 do artigo 24.º)**

1. A base de dados das inspecções incluirá pelo menos as seguintes funcionalidades:
  - Incorporar os dados relativos às inspecções dos Estados-Membros e de todos os signatários do MA de Paris;
  - Fornecer dados relativos ao perfil de risco dos navios e aos navios a inspeccionar;
  - Calcular a obrigação de inspeção para cada Estado-Membro;
  - Produzir a lista branca bem como a lista cinzenta e a lista negra dos Estados de bandeira conforme referido no n.º 1 do artigo 16.º;
  - Produzir dados sobre o desempenho das companhias;
  - Identificar os elementos nas zonas de risco a controlar em cada inspeção.
2. A base de dados das inspecções terá a capacidade de se adaptar à evolução futura e de assegurar a interface com outras bases comunitárias de dados relativos à segurança marítima, incluindo SafeSeaNet, que fornecerão dados relativos às escalas efectuadas em portos dos Estados-Membros e, se for caso disso, a sistemas nacionais de informação pertinentes.
3. Será facultada uma hiperligação profunda entre a base de dados das inspecções e o sistema de informação EQUASIS. Os Estados-Membros diligenciarão no sentido de as bases de dados públicas e privadas relacionadas com a inspeção de navios, acessíveis através do sistema de informação EQUASIS, sejam consultadas pelos inspectores.

*ANEXO XIII***PUBLICAÇÃO DE INFORMAÇÕES RELATIVAS ÀS INSPECÇÕES,  
DETENÇÕES E RECUSAS DE ACESSO NOS PORTOS E  
ANCORADOUROS DOS ESTADOS-MEMBROS****(a que se refere o artigo 26.º)**

1. As informações publicadas em conformidade com o n.º 1 do artigo 26.º devem incluir os seguintes elementos:
  - a) Nome do navio;
  - b) Número de identificação OMI;
  - c) Tipo de navio;
  - d) Arqueação bruta;
  - e) Ano de construção determinado com base na data constante dos certificados de segurança do navio;
  - f) Nome e endereço da companhia do navio;
  - g) Para os navios que transportam carga líquida ou sólida a granel, nome e endereço do afretador responsável pela escolha do navio e tipo de afretamento;
  - h) Estado de bandeira;
  - i) Certificados de classe e certificados oficiais emitidos em conformidade com as convenções relevantes, bem como o nome da autoridade ou organização que tiver emitido cada certificado, incluindo a data de emissão e de caducidade;
  - j) Porto e data da última vistoria intermédia ou anual para os certificados referidos em i) e nome da autoridade ou organização que a efectuou;
  - k) Data, país e porto de detenção.
2. Para os navios que tenham sido detidos, as informações publicadas em conformidade com o artigo 26.º também devem incluir os seguintes elementos:
  - a) Número de detenções nos últimos 36 meses;
  - b) Data do levantamento da detenção;
  - c) Duração da detenção, em dias;
  - d) Motivos da detenção, em termos claros e explícitos;
  - e) Indicação, se for o caso, de que a organização reconhecida que tiver efectuado a inspecção em questão, teve qualquer responsabilidade no que respeita às anomalias que, por si sós ou combinadas com outras, levaram à detenção do navio;
  - f) Descrição das medidas tomadas no caso de um navio que tiver sido autorizado a seguir para o estaleiro de reparação adequado mais próximo;
  - g) Em caso de recusa de acesso do navio a um porto ou ancoradouro da Comunidade, os motivos de tal recusa, em termos claros e explícitos.



## ANEXO XIV

**DADOS A FORNECER NO ÂMBITO DA EXECUÇÃO DA  
MONITORIZAÇÃO**

**(a que se refere o artigo 29.º)**

1. Todos os anos, os Estados-Membros fornecerão à Comissão, até 1 de Abril, os seguintes dados relativos ao ano transacto:

1.1. Número de inspectores ao seu serviço no quadro da inspecção pelo Estado do porto

Estas informações devem ser transmitidas à Comissão segundo o modelo de quadro a seguir apresentado <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>.

Porto/área	Número de inspectores a tempo inteiro	Número de inspectores a tempo parcial	Conversão de (B) para tempo inteiro	Total
	(A)	(B)	(C)	(A+C)
Porto X /ou Zona Y ....				
Porto Y /ou Zona X ....				
TOTAL				

1.2. Número total de navios distintos entrados nos respectivos portos, a nível nacional. Este número equivale ao número de navios abrangidos pela presente directiva que entraram nos respectivos portos a nível nacional, contados uma única vez.

2. Os Estados-Membros devem:

a) Fornecer de seis em seis meses à Comissão uma lista das escalas de cada um dos navios, com excepção dos serviços regulares de *ferry-boats* de passageiros ou mercadorias, que entraram nos seus portos ou que comunicaram a sua chegada a um ancoradouro à autoridade ou organismo portuário, com indicação, para cada navio, do respectivo número de identificação OMI, da data de chegada e do porto. Esta lista será fornecida na forma de uma folha de cálculo informática que permita a extracção e o tratamento automático da informação acima mencionada. A lista será fornecida no prazo de quatro meses a contar do fim do período a que os dados dizem respeito;

e

b) Fornecer à Comissão uma lista separada dos serviços regulares de *ferry-boats* de passageiros e dos serviços regulares de *ferry-boats* de mercadorias referidos na alínea a) num prazo não superior a seis meses a contar do início da aplicação da presente directiva e, posteriormente, sempre que se verifique uma alteração nesses serviços. Para cada navio, a lista conterà o respectivo número de identificação OMI, o nome e o trajecto efectuado pelo navio. A lista será fornecida na forma de uma folha de cálculo informática que permita a extracção e o tratamento automático da informação acima mencionada.

<sup>(1)</sup> As autoridades cujos inspectores trabalhem no domínio da inspecção pelo Estado do porto apenas a tempo parcial converterão o número total desses inspectores no número equivalente de inspectores a tempo inteiro. Quando o mesmo inspector trabalhar em mais de um porto ou área geográfica, o equivalente do tempo parcial aplicável deve ser contabilizado em cada porto.

<sup>(2)</sup> Estas informações devem ser fornecidas a nível nacional e para cada um dos portos do Estado-Membro em questão. Para efeitos do presente anexo, deve entender-se por porto um porto específico, ou a área geográfica coberta por um inspector ou uma equipa de inspectores, área essa que pode incluir vários portos, se adequado.



## ANEXO XV

## PARTE A

**Directiva revogada e alterações sucessivas****(a que se refere o artigo 37.º)**

Directiva 95/21/CE do Conselho  
(JO L 157 de 7.7.1995, p. 1)

Directiva 98/25/CE do Conselho  
(OJ L 133, 7.5.1998, p. 19)

Directiva 98/42/CE da Comissão  
(JO L 184 de 27.6.1998, p. 40)

Directiva 1999/97/CE da Comissão  
(JO L 331 de 23.12.1999, p. 67)

Directiva 2001/106/CE do Parlamento Europeu e do  
Conselho  
(JO L 19 de 22.1.2002, p. 17)

Directiva 2002/84/CE do Parlamento Europeu e do Conselho      Unicamente o artigo 4.º  
(JO L 324 de 29.11.2002, p. 53)

## PARTE B

**Lista dos prazos de transposição para o direito nacional****(a que se refere o artigo 37.º)**

Directiva	Data-limite de transposição
Directiva 95/21/CE	30 de Junho de 1996
Directiva 98/25/CE	30 de Junho de 1998
Directiva 98/42/CE	30 de Setembro de 1998
Directiva 1999/97/CE	13 de Dezembro de 2000
Directiva 2001/106/CE	22 de Julho de 2003
Directiva 2002/84/CE	23 de Novembro de 2003



## ANEXO XVI

**Tabela de correspondência**  
(a que se refere o artigo 37.º)

Directiva 95/21/CE	Presente directiva
Artigo 1.º, proémio	Artigo 1.º, proémio
Artigo 1.º, primeiro travessão	Artigo 1.º, alínea a)
Artigo 1.º, segundo travessão	Artigo 1.º, alínea b)
—	Artigo 1.º, alínea c)
Artigo 2.º, proémio	Artigo 2.º, proémio
N.º 1 do artigo 2.º, proémio	N.º 1 do artigo 2.º, proémio
N.º 1, primeiro travessão, do artigo 2.º	N.º 1, alínea a), do artigo 2.º
N.º 1, segundo travessão, do artigo 2.º	N.º 1, alínea b), do artigo 2.º
N.º 1, terceiro travessão, do artigo 2.º	N.º 1, alínea c), do artigo 2.º
N.º 1, quarto travessão, do artigo 2.º	N.º 1, alínea d), do artigo 2.º
N.º 1, quinto travessão, do artigo 2.º	N.º 1, alínea e), do artigo 2.º
N.º 1, sexto travessão, do artigo 2.º	N.º 1, alínea f), do artigo 2.º
N.º 1, sétimo travessão, do artigo 2.º	N.º 1, alínea g), do artigo 2.º
N.º 1, oitavo travessão, do artigo 2.º	N.º 1, alínea h), do artigo 2.º
N.º 2 do artigo 2.º	N.º 2 do artigo 2.º
—	N.º 3 do artigo 2.º
—	N.º 4 do artigo 2.º
N.º 3 do artigo 2.º	N.º 5 do artigo 2.º
N.º 4 do artigo 2.º	—
—	N.º 6 do artigo 2.º
—	N.º 7 do artigo 2.º
N.º 5 do artigo 2.º	N.º 8 do artigo 2.º
—	N.º 9 do artigo 2.º
—	N.º 10 do artigo 2.º
N.º 6 do artigo 2.º	N.º 11 do artigo 2.º
N.º 7 do artigo 2.º	N.º 12 do artigo 2.º
N.º 8 do artigo 2.º	N.º 13 do artigo 2.º
—	N.º 14 do artigo 2.º
N.º 9 do artigo 2.º	N.º 15 do artigo 2.º
—	N.º 16 do artigo 2.º
N.º 10 do artigo 2.º	N.º 17 do artigo 2.º
—	N.º 18 do artigo 2.º
—	N.º 19 do artigo 2.º

## ▼B

Directiva 95/21/CE	Presente directiva
—	N.º 20 do artigo 2.º
—	N.º 21 do artigo 2.º
—	N.º 22 do artigo 2.º
N.º 1, primeiro parágrafo, do artigo 3.º	N.º 1, primeiro parágrafo, do artigo 3.º
—	N.º 1, segundo parágrafo, do artigo 3.º
—	N.º 1, terceiro parágrafo, do artigo 3.º
N.º 1, segundo parágrafo, do artigo 3.º	N.º 1, quarto parágrafo, do artigo 3.º
—	N.º 1, quinto parágrafo, do artigo 3.º
—	N.º 1, sexto parágrafo, do artigo 3.º
N.os 2 a 4 do artigo 3.º	N.os 2 a 4 do artigo 3.º
—	N.º 1 do artigo 4.º
Artigo 4.º	N.º 2 do artigo 4.º
Artigo 5.º	—
—	Artigo 5.º
—	Artigo 6.º
—	Artigo 7.º
—	Artigo 8.º
—	Artigo 9.º
—	Artigo 10.º
—	Artigo 11.º
—	Artigo 12.º
N.º 1 do artigo 6.º, proémio	—
—	Ponto 1 do artigo 13.º, proémio
N.º 1, alínea a), do artigo 6.º	Ponto 1, alínea a), do artigo 13.º
—	Ponto 1, alínea b), do artigo 13.º
N.º 1, alínea b), do artigo 6.º	Ponto 1, alínea c), do artigo 13.º
N.º 2 do artigo 6.º	—
—	Ponto 2 do artigo 13.º
N.º 3 do artigo 6.º	Ponto 3 do artigo 13.º
N.º 4 do artigo 6.º	—
Artigo 7.º	—

## ▼B

Directiva 95/21/CE	Presente directiva
Artigo 7.º-A	—
Artigo 7.º-B	—
—	Artigo 14.º
—	Artigo 15.º
—	Artigo 16.º
Artigo 8.º	Artigo 17.º
—	Artigo 18.º
N.ºs 1 e 2 do artigo 9.º	N.ºs 1 e 2 do artigo 19.º
N.º 3, primeira frase, do artigo 9.º	N.º 3 do artigo 19.º
N.º 3, segunda, terceira e quarta frases, do artigo 9.º	N.º 4 do artigo 19.º
N.ºs 4 a 7 do artigo 9.º	N.ºs 5 a 8 do artigo 19.º
—	N.ºs 9 e 10 do artigo 19.º
Artigo 9.º-A	—
N.ºs 1 a 3 do artigo 10.º	N.ºs 1 a 3 do artigo 20.º
—	N.º 4 do artigo 20.º
N.º 1 do artigo 11.º	N.º 1 do artigo 21.º
—	N.º 2 do artigo 21.º
N.º 2 do artigo 11.º	N.º 3, primeiro parágrafo, do artigo 21.º
N.º 3, primeiro parágrafo, do artigo 11.º	—
N.º 3, segundo parágrafo, do artigo 11.º	N.º 3, segundo parágrafo, do artigo 21.º
N.ºs 4 a 6 do artigo 11.º	N.ºs 4 a 6 do artigo 21.º
N.ºs 1 a 3 do artigo 12.º	N.ºs 1 a 3 do artigo 22.º
N.º 4 do artigo 12.º	N.º 4 do artigo 22.º
—	N.ºs 5 a 7 do artigo 22.º
N.ºs 1 a 2 do artigo 13.º	N.ºs 1 e 2 do artigo 23.º
—	N.ºs 3 a 5 do artigo 23.º
Artigo 14.º	—
Artigo 15.º	—
—	Artigo 24.º
—	Artigo 25.º
—	Artigo 26.º
—	Artigo 27.º
N.ºs 1 e 2 do artigo 16.º	N.ºs 1 e 2 do artigo 28.º
N.º 2-A do artigo 16.º	N.º 3 do artigo 28.º



▼B

Directiva 95/21/CE	Presente directiva
N.º 3 do artigo 16.º	N.º 4 do artigo 28.º
Artigo 17.º	Artigo 29.º
—	Artigo 30.º
Artigo 18.º	Artigo 31.º
Artigo 19.º	Artigo 32.º
—	Artigo 33.º
Artigo 19.º-A	Artigo 34.º
—	Artigo 35.º
Artigo 20.º	Artigo 36.º
—	Artigo 37.º
Artigo 21.º	Artigo 38.º
Artigo 22.º	Artigo 39.º
Anexo I	—
—	Anexo I
—	Anexo II
—	Anexo III
Anexo II	Anexo IV
Anexo III	Anexo V
Anexo IV	Anexo VI
Anexo V	Anexo VII
Anexo VI	Anexo X
Anexo VII	Anexo XI
—	Anexo XII
Anexo XIII	Anexo IX
Anexo IX	Anexo X
Anexo X	Anexo XIV
Anexo XI	Anexo VIII
Anexo XII	—
—	Anexo XV
—	Anexo XVI