

DIRECTIVA 1999/97/CE DA COMISSÃO**de 13 de Dezembro de 1999**

que altera a Directiva 95/21/CE do Conselho relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspecção pelo Estado do porto)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspecção pelo Estado do porto) ⁽¹⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/42/CE ⁽²⁾, e nomeadamente, o seu artigo 19.º,

- (1) Considerando que é necessário ter em consideração as alterações às convenções, protocolos, códigos e resoluções da Organização Marítima Internacional (OMI) que entraram em vigor e os desenvolvimentos no âmbito do Memorando de Acordo de Paris (MOU);
- (2) Considerando que a publicação de informações sobre os navios imobilizados em portos comunitários, em conformidade com a Directiva 95/21/CE, pode constituir um incentivo para que os seus proprietários tomem voluntariamente medidas correctoras e aumentar a sensibilização do sector do transporte marítimo para as questões de segurança;
- (3) Considerando que, para esse efeito, a lista das informações a publicar deve ser alargada, nomeadamente a fim de incluir informações mais pormenorizadas sobre o navio em questão, a imobilização e as medidas tomadas, assim como informações sobre os navios aos quais foi recusado o acesso a portos comunitários; que deve ser estabelecido, de modo mais claro, se as anomalias que levaram à imobilização do navio são do âmbito das responsabilidades de inspecção das sociedades de classificação; que se deve aumentar a eficácia desta medida através da publicação mais frequente da informação, numa base mensal;
- (4) Considerando que é necessária uma maior transparência dos dados relacionados com as inspecções dos navios e que esta constitui um elemento importante para a promoção da qualidade do transporte marítimo, tanto a nível comunitário como mundial; que os métodos para assegurar uma difusão mais ampla e atempada destas informações devem ser definidos pela Comissão em colaboração com os Estados-Membros;
- (5) Considerando que os Estados-Membros devem tomar todas as medidas necessárias para eliminar qualquer obstáculo jurídico à publicação da lista dos navios inspecionados, imobilizados ou aos quais foi recusado

acesso a um dos portos comunitários, nomeadamente através da alteração da legislação nacional relativa à protecção dos dados, quando necessário;

- (6) Considerando que o factor global de selecção descrito na parte II do anexo I, da Directiva 95/21/CE necessita de ser reformulado à luz da experiência adquirida com a sua aplicação; que o valor do factor de selecção poderá ser objecto de ajustamentos frequentes no quadro do MOU de Paris e será incorporado subsequentemente no sistema Sirenac; que, para conhecer o valor do factor de selecção de um navio, basta consultar a base de dados Sirenac; que, por conseguinte, é desnecessário indicar esse valor na Directiva 95/21/CE;
- (7) Considerando que a lista de certificados e documentos constante do anexo II da Directiva 95/21/CE deve ser alterada de modo a ter em conta as alterações à legislação internacional que entraram em vigor;
- (8) Considerando que as medidas previstas na presente directiva estão em conformidade com o parecer do comité instituído nos termos do artigo 12.º da Directiva 93/75/CEE do Conselho ⁽³⁾, com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/74/CE da Comissão ⁽⁴⁾,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A Directiva 95/21/CE é alterada do seguinte modo:

1. O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

- a) No ponto 1, a expressão «em vigor em 1 de Julho de 1998» é substituída por «em vigor em 1 de Julho de 1999»;
- b) No ponto 2, a expressão «com a redacção em vigor em 14 de Janeiro de 1998» é substituída por «com a redacção em vigor em 1 de Julho de 1999».

2. O artigo 15.º passa a ter a seguinte redacção:

*«Artigo 15.º***Disponibilização da informação**

1. A autoridade competente de cada Estado-Membro tomará as medidas necessárias para garantir a publicação, no mínimo mensalmente, das informações enumeradas na parte I do anexo VII, relativas aos navios imobilizados num porto ou aos quais foi recusado o acesso a um porto do Estado-Membro em questão durante o mês precedente.

⁽¹⁾ JO L 157 de 7.7.1995, p. 1.⁽²⁾ JO L 184 de 27.6.1998, p. 40.⁽³⁾ JO L 247 de 5.10.1993, p. 19.⁽⁴⁾ JO L 276 de 13.10.1998, p. 7.

2. As informações disponíveis no sistema Sirenac relativas aos navios inspecionados em portos dos Estados-Membros, referidas nas partes I e II do anexo VIII, serão tornadas públicas, através de dispositivos técnicos adequados, o mais rapidamente possível após a conclusão da inspecção ou o levantamento da imobilização.
3. Os Estados-Membros e a Comissão colaborarão com vista ao estabelecimento dos dispositivos técnicos referidos no n.º 2.
4. Sempre que necessário, proceder-se-á à alteração do sistema de informação Sirenac, tendo em vista a aplicação das prescrições supramencionadas.».
3. O anexo I é alterado de acordo com o previsto no anexo à presente directiva.
4. O anexo II é alterado do seguinte modo:
 - a) O oitavo travessão do ponto 2, passa a ter a seguinte redacção:

«— Certificado de dispensa, incluindo, quando necessário, a lista das cargas.».
 - b) Após o ponto 28, são acrescentados os seguintes pontos:
 - «29. Plano de gestão e livro de registo do lixo.
 30. Sistema de apoio à tomada de decisões para comandantes de navios de passageiros.
 31. Plano de cooperação SAR para navios de passageiros que operam em ligações fixas.
 32. Lista de limitações operacionais para navios de passageiros.
 33. Caderno de navio graneleiro.
 34. Plano de carga e descarga para navios graneleiros.».
5. É aditado um novo anexo VIII de acordo com o previsto no anexo à presente directiva.

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar 12 meses após a sua adopção. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-Membros adoptarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o texto das disposições de direito interno que adoptarem no domínio regido pela presente directiva.

Artigo 3.º

A presente directiva entra em vigor no sétimo dia a contar da data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 13 de Dezembro de 1999.

Pela Comissão
Loyola DE PALACIO
Vice-Presidente

ANEXO

1. O anexo I é alterado do seguinte modo:

- a) No ponto 6 da parte I, é inserida a expressão «ou retirados» a seguir à palavra «suspensos»;
- b) A parte II passa a ter a seguinte redacção:

«II. — Factor global de selecção

Os navios a seguir indicados serão considerados prioridade para inspecção.

1. Navios que escalem o porto de um Estado-Membro pela primeira vez ou após uma ausência de 12 meses ou mais. Ao aplicarem este critério, os Estados-Membros devem ter igualmente em conta as inspecções já efectuadas por membros do MOU. Na falta de dados adequados para tal fim, os Estados-Membros basear-se-ão nos dados da Sirenac disponíveis e inspecionarão os navios não registados nesta base de dados após a sua entrada em funcionamento em 1 de Janeiro de 1993.
2. Navios que não tenham sido inspecionados por nenhum Estado-Membro no decurso dos seis meses anteriores.
3. Navios cujos certificados obrigatórios de construção e equipamento, emitidos nos termos das convenções, e certificados de classificação tenham sido passados por uma organização não reconhecida nos termos da Directiva 94/57/CE do Conselho, de 22 de Novembro de 1994, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas. (JO L 319 de 12.12.1994, p. 20).
4. Navios que arvorem pavilhão de um Estado que figura na tabela das imobilizações e atrasos superiores à média, de que consta a média móvel trienal, publicada no relatório anual do MOU.
5. Navios que tenham sido autorizados a deixar o porto de um Estado-Membro sob certas condições, nomeadamente:
 - a) Anomalias a rectificar antes da largada;
 - b) Anomalias a rectificar no porto de escala seguinte;
 - c) Anomalias a rectificar no prazo de 14 dias;
 - d) Outras condições.Se tiverem sido tomadas medidas a nível do navio e todas as anomalias rectificadas, esse facto será tido em consideração.
6. Navios relativamente aos quais tenham sido registadas anomalias quando de uma inspecção anterior, segundo o número de anomalias.
7. Navios anteriormente imobilizados num porto.
8. Navios que arvorem pavilhão de um Estado que não tenha ratificado todas as convenções internacionais pertinentes referidas no artigo 2.º da presente directiva.
9. Navios que arvorem pavilhão de um Estado com uma taxa de anomalias superior à média.
10. Navios com anomalias relacionadas com a sua classe superiores à média.
11. Navios que pertençam a uma categoria para a qual tenha sido decidida uma inspecção alargada (nos termos do artigo 7.º da presente directiva).
12. Outros navios com mais de 13 anos de idade.

Ao determinar a ordem de prioridade para inspecção dos navios atrás enumerados a autoridade competente deve ter em conta a ordem expressa pelo factor global de selecção indicado no sistema de informação Sirenac. A um factor de selecção maior corresponde uma prioridade mais elevada. O factor global de selecção é a soma dos valores dos factores de selecção definidos no quadro do MOU. Os pontos 5, 6 e 7 dizem respeito apenas às inspecções efectuadas nos últimos 12 meses. O factor global de selecção não pode ser inferior à soma dos valores correspondentes aos pontos 3, 4, 8, 9, 10, 11 e 12.

Três meses após a introdução de novos valores do factor de selecção no quadro do MOU de Paris, e caso considere que esses valores não são adequados, a Comissão pode decidir, nos termos do procedimento previsto no artigo 19.º da Directiva 95/21/CE, que os mesmos não se aplicam para efeitos da presente directiva.»

2. É aditado um novo anexo VIII:

«ANEXO VIII

Publicação das informações relacionadas com as imobilizações e as inspecções nos portos dos Estados-Membros

(como referido no artigo 15.º)

I. As informações publicadas nos termos do n.º 1 do artigo 15.º deverão incluir os seguintes elementos:

- nome do navio,
 - número OMI,
 - tipo de navio,
 - arqueação (GT),
 - ano de construção,
 - nome e morada do proprietário ou do armador do navio,
 - Estado de bandeira,
 - a sociedade ou, se for o caso, sociedades de classificação que tenha(m) emitido para o navio em causa certificados de classificação,
 - a sociedade ou sociedades de classificação e/ou qualquer outra entidade que tenha(m) emitido para o navio em causa certificados nos termos das convenções em nome do Estado de bandeira, incluindo a menção dos certificados emitidos,
 - número de imobilizações nos 24 meses precedentes,
 - país e porto de imobilização,
 - data de levantamento da imobilização,
 - duração da imobilização, em dias,
 - número de anomalias encontradas e motivos da imobilização, em termos claros e explícitos,
 - em caso de recusa de acesso do navio a qualquer um dos portos comunitários, motivos da mesma, em termos claros e explícitos,
 - indicação de se a sociedade de classificação, ou outro organismo privado que tenha efectuado a inspecção em questão, teve qualquer responsabilidade no que respeita às anomalias que, por si só ou combinadas com outras, levaram à imobilização do navio,
 - descrição das medidas tomadas nos casos em que um navio foi autorizado a seguir para o estaleiro de reparação adequado mais próximo ou em que lhe foi recusado o acesso a qualquer porto comunitário.
- II. A informação relativa aos navios inspeccionados, tornada pública nos termos no n.º 2 do artigo 15.º, deve incluir os seguintes elementos:
- nome do navio,
 - número OMI,
 - tipo de navio,
 - arqueação (GT),
 - ano de construção,
 - nome e morada do proprietário ou do operador do navio,
 - Estado de bandeira,
 - sociedade ou, se for o caso, sociedades de classificação que tenha(m) emitido para o navio em causa certificados de classificação,
 - sociedade ou sociedades de classificação e/ou qualquer outra entidade que tenha(m) emitido para o navio em causa certificados nos termos das convenções em nome do Estado de bandeira, incluindo a menção dos certificados emitidos,
 - país, porto e data de inspecção,
 - número de anomalias, por categoria de anomalias.»
-