

**DIRECTIVA 2001/106/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO  
de 19 de Dezembro de 2001**

**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)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social <sup>(2)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(3)</sup>,

Deliberando em conformidade com o procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado <sup>(4)</sup>, à luz do texto comum aprovado pelo Comité de Conciliação, em 13 de Novembro de 2001,

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 95/21/CE do Conselho <sup>(5)</sup> estabelece um regime de inspecção dos navios pelo Estado do porto na Comunidade Europeia, baseado em procedimentos de inspecção e imobilização uniformes.
- (2) É necessário ter em conta as alterações introduzidas nas convenções, protocolos, códigos e resoluções da Organização Marítima Internacional (OMI) e a evolução verificada no âmbito do Memorando de Entendimento (MOU) de Paris.
- (3) Entende-se que nada na presente directiva tem por efeito transferir para o Estado do porto as responsabilidades do Estado de bandeira, incluindo as das organizações reconhecidas que actuam em nome deste último.
- (4) Devido ao seu mau estado, pavilhão e antecedentes, certos navios — entre os quais, em especial os navios que arvoram pavilhão de um Estado considerado de «muito alto risco» ou de «alto risco» na lista negra publicada no relatório anual do MOU — representam um risco manifesto para a segurança marítima e o meio marinho. Convém, por conseguinte, recusar a esses navios o acesso aos portos da Comunidade, a menos que se demonstre poderem ser explorados sem perigo nas águas comunitárias. Há que estabelecer directrizes que especifiquem os procedimentos aplicáveis no caso de

uma decisão de recusa de acesso e de retirada da recusa de acesso. Por uma questão de transparência, a lista dos navios cujo acesso aos portos da Comunidade tenha sido recusado deve ser tornada pública.

- (5) Os navios que apresentam um factor de selecção elevado representam um risco particularmente importante de acidente ou de poluição, que justifica a necessidade de prever a sua inspecção frequente nos portos da Comunidade que escalarem.
- (6) As categorias de navios enumeradas no anexo V da Directiva 95/21/CE apresentam igualmente um risco importante de acidente ou de poluição a partir de uma certa idade. Os amplos poderes de apreciação de que a autoridade de inspecção dispõe para seleccionar ou não tais navios com vista a uma inspecção alargada não permite a uniformização das práticas na Comunidade. Por conseguinte, há que tornar a inspecção desses navios obrigatória. Tendo em conta, em especial, os riscos de poluição grave apresentados pelos navios petroleiros, bem como o facto de as anomalias conducentes à imobilização se verificarem, na sua grande maioria, em navios com mais de quinze anos, deve aplicar-se o regime de inspecções alargadas a todos os navios a partir dos quinze anos.
- (7) O âmbito das inspecções alargadas que são objecto das orientações estabelecidas no anexo V, parte B, pode variar consideravelmente à discricção da autoridade de inspecção. Para conseguir práticas uniformes na Comunidade é, pois, conveniente tornar essas orientações obrigatórias. Convém, no entanto, prever uma excepção quando a realização de uma inspecção desses navios, tendo em conta, nomeadamente, o estado dos tanques de carga do navio ou condicionalismos operacionais ligados às operações de carga ou descarga, não for possível ou comportar riscos demasiado elevados para a segurança do navio, da tripulação, do inspector, ou do recinto portuário.
- (8) Os Estados-Membros devem dispor do direito de organizar as inspecções obrigatórias de modo eficiente, por forma a obterem o máximo valor acrescentado do reforço do regime de inspecções tendo em conta as diversas condições operacionais e fazendo uso da cooperação entre portos e Estados-Membros, mas respeitando os objectivos quantitativos globais das inspecções.

<sup>(1)</sup> JO C 212E de 25.7.2000, p. 102 e JO C 154 de 29.4.2001, p. 67.

<sup>(2)</sup> JO C 14 de 16.1.2001, p. 22.

<sup>(3)</sup> JO C 22 de 24.1.2001, p. 19.

<sup>(4)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 30 de Novembro de 2000 (JO C 228 de 13.8.2001, p. 133), Posição Comum do Conselho de 26 de Fevereiro de 2001 (JO C 101 de 30.3.2001, p. 15) e Decisão do Parlamento Europeu de 16 de Maio de 2001 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Parlamento Europeu de 24 de Outubro de 2001 e Decisão do Conselho de 6 de Dezembro de 2001.

<sup>(5)</sup> JO L 157 de 7.7.1995, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 1999/97/CE da Comissão (JO L 331 de 23.12.1999, p. 67).

- (9) Uma vez que o recrutamento e a formação de inspectores qualificados requerem um certo tempo, deve-se permitir que os Estados-Membros reforcem progressivamente o respectivo serviço de inspecção. Tendo em conta as características do porto de Roterdão, designadamente a importância do tráfego que nele faz escala, deve-se prever para esse porto a possibilidade de prorrogar ligeiramente o prazo de recrutamento e formação de inspectores.
- (10) As deficiências estruturais que afectam um navio podem agravar o risco de acidente no mar. Quando se trata de um navio que transporta hidrocarbonetos a granel, tais acidentes podem ter consequências catastróficas para o ambiente. Convém que a autoridade de inspecção proceda a um exame visual das partes acessíveis do navio, com vista a detectar qualquer corrosão grave e a tomar as medidas de seguimento necessárias, nomeadamente para com as sociedades de classificação responsáveis pela qualidade estrutural dos navios.
- (11) Uma inspecção alargada baseada na verificação obrigatória de um determinado número de elementos do navio exige tempo e uma organização cuidada. Convém facilitar a tarefa de preparação da inspecção e aumentar assim a sua eficácia. Para esse efeito, o comandante ou o operador de um navio que se dirija a um porto da Comunidade deve comunicar determinadas informações de carácter operacional.
- (12) O papel cada vez mais importante que a inspecção de navios pelo Estado do porto desempenha na luta contra as práticas não conformes com as normas implica o aumento global das tarefas dos inspectores. Há, pois, que procurar a todo o custo evitar inspecções redundantes e melhorar a informação dos inspectores sobre o âmbito das inspecções efectuadas nos portos anteriores. Para esse efeito, o relatório de inspecção redigido pelo inspector depois de concluída a inspecção, a inspecção aprofundada ou a inspecção alargada deve mencionar as partes do navio inspeccionadas; o inspector do porto de escala seguinte poderá, deste modo, quando adequado, decidir não inspeccionar uma parte do navio, se nela não tiver sido detectada qualquer anomalia na inspecção anterior.
- (13) Têm sido realizados progressos tecnológicos essenciais no domínio do equipamento de bordo, o que permite registar os dados de viagem (por meio de equipamentos de registo dos dados de viagem — sistemas VDR ou «caixas negras»), a fim de facilitar as investigações após a ocorrência de acidentes. Atendendo à importância de que se reveste para a segurança marítima e paralelamente aos esforços empreendidos nesta matéria no âmbito da OMI, este equipamento deve passar a ser obrigatório, decorrido um período de 5 anos, no máximo, após a entrada em vigor da presente directiva, nos navios de carga construídos antes de 1 de Julho de 2002 que façam escala nos portos da Comunidade, devendo a sua falta ou avaria, quando for obrigatório, dar origem à imobilização do navio.
- (14) A administração do Estado de bandeira do navio inspeccionado ou a Sociedade de Classificação envolvida deve dispor de informações sobre o resultado da inspecção, para garantir um acompanhamento mais eficaz da evolução e, se for caso disso, da deterioração do estado do navio e tomar, enquanto é tempo, as medidas de correcção necessárias.
- (15) A poluição acidental por hidrocarbonetos pode afectar gravemente o ambiente e a economia da região afectada. Convém, por conseguinte, verificar se os petroleiros que escalam os portos da Comunidade Europeia estão devidamente cobertos contra estes riscos.
- (16) A transparência das informações relativas aos navios inspeccionados e imobilizados constitui um elemento essencial de qualquer política que vise dissuadir a utilização de navios não conformes com as normas de segurança. Neste contexto, há que completar a lista das informações publicadas com a menção da identidade do afretador do navio. Convém igualmente fornecer ao público informações mais completas e claras sobre as inspecções e as imobilizações efectuadas nos portos comunitários. Trata-se, nomeadamente, das informações relativas às vistorias aprofundadas efectuadas a bordo dos navios, quer pelas autoridades do Estado do porto quer pelas Sociedades de Classificação, bem como da explicação do seguimento dado pelas autoridades do Estado do porto ou pelas Sociedades de Classificação em causa a uma imobilização pronunciada por força da directiva.
- (17) É essencial monitorizar a aplicação da directiva para evitar os riscos de níveis de segurança desiguais e de distorções concorrência entre portos e regiões da Comunidade Europeia. Para esse efeito, a Comissão deve dispor de informações mais detalhadas, acerca, nomeadamente, dos movimentos dos navios nos portos, para poder efectuar um exame aprofundado das condições de aplicação da directiva. Tais informações devem ser fornecidas à Comissão com frequência suficiente para que esta possa intervir mais rapidamente quando se constatarem anomalias na aplicação da directiva.
- (18) As medidas necessárias à aplicação da Directiva 95/21/CE devem 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>,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

*Artigo 1.º*

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

1. O título passa a ter a seguinte redacção:

«Directiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto.»

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

2. Os n.ºs 1 e 2 do artigo 2.º passam a ter a seguinte redacção:

«1. “Convenções” significam:

- a Convenção internacional sobre linhas de carga de 1966 (LC66);
- a Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar de 1974 (SOLAS 74);
- a Convenção internacional para a prevenção da poluição por navios de 1973, e o seu protocolo de 1978 (MARPOL 73/78);
- a Convenção internacional sobre normas de formação, de certificação e de serviço de quartos para marítimos de 1978 (NFCSQM 78);
- a Convenção sobre os regulamentos internacionais para evitar abalroamentos no mar de 1972 (COLREG 72);
- a Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969 (ITC 69);
- a Convenção sobre as normas mínimas a observar nos navios mercantes de 1976 (OIT N.º 147), e
- a Convenção internacional sobre a responsabilidade civil por prejuízos causados pela poluição pelo petróleo, 1992 (CLC 92).

bem como os protocolos e as alterações a essas convenções e respectivos códigos com carácter vinculativo em vigor em 19 de Dezembro de 2001.

2. “MA”, o Memorando de Acordo de Paris para a inspecção de navios pelo Estado do porto, assinado em Paris em 26 de Janeiro de 1982, com a redacção em vigor em 19 de Dezembro de 2001;».

3. O artigo 4.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 4.º

#### **Organismo responsável pelas inspecções**

Os Estados-Membros terão administrações marítimas nacionais adequadas, a seguir designadas por “autoridades competentes”, com pessoal, em especial inspetores qualificados, em número suficiente para inspecionar os navios, e tomarão as medidas necessárias para assegurar que as respectivas autoridades competentes cumpram os seus deveres tal como constam da presente directiva.».

4. Os n.ºs 1 e 2 do artigo 5.º passam a ter a seguinte redacção:

«1. O número total de inspecções realizadas anualmente pela autoridade competente de cada Estado-Membro nos navios referidos no n.º 2 do presente artigo e no artigo 7.º deve corresponder a, pelo menos, 25 % do número médio anual de navios distintos que tenham escalado os portos desse Estado calculado com base nos três últimos anos civis para os quais se disponha de estatísticas.

2. a) Sob reserva do disposto no artigo 7.º-A, a autoridade competente garantirá, que os navios não sujeitos a inspecção alargada cujo factor de selecção indicado no sistema de informação SIRENAC seja superior a 50 sejam objecto de uma inspecção nos termos do artigo 6.º, desde que tenha decorrido pelo

menos um mês desde a última inspecção efectuada num porto da região MOU.

b) No que respeita à selecção dos restantes navios para efeitos de inspecção, a autoridade competente determinará a ordem de prioridade do seguinte modo:

- os primeiros navios a serem seleccionados para inspecção serão os referidos no anexo I, parte I, independentemente do respectivo factor de selecção;
- os navios referidos no anexo I, parte II, serão seleccionados por ordem decrescente, segundo a ordem de prioridade resultante do nível dos respectivos factores de selecção indicados no sistema de informação SIRENAC.

3. Os Estados-Membros abster-se-ão de inspecionar um navio que já tenha sido inspecionado por outro Estado-Membro nos seis meses anteriores, desde que:

- o navio em causa não se inclua na lista do anexo I,
- não tenha sido notificada nenhuma anomalia na sequência de uma inspecção anterior, e
- não existam motivos inequívocos para efectuar uma inspecção;
- o navio não esteja abrangido pela alínea a) do n.º 2.».

5. O artigo 7.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 7.º

#### **Inspeção alargada obrigatória de determinados navios**

1. Os navios pertencentes a uma das categorias enumeradas no anexo V, parte A, são susceptíveis de ser submetidos a uma inspecção alargada após um período de doze meses a contar da última inspecção alargada efectuada num porto de um Estado signatário do MOU de Paris.

2. Quando seleccionados para inspecção nos termos do n.º 2, alínea b), do artigo 5.º, os navios dessas categorias serão sujeitos a uma inspecção alargada. No período entre duas inspecções alargadas pode, no entanto, ser efectuada uma inspecção nos termos do artigo 6.º

3. a) O operador ou o comandante de um navio a que se aplique o n.º 1 comunicará todas as informações enumeradas no anexo V, parte B, à autoridade competente do Estado-Membro de cada porto de escala passado o prazo de doze meses a contar da última inspecção alargada. Essas informações deverão ser fornecidas o mais tardar três dias antes da hora estimada de chegada ao porto, ou antes de o navio largar do porto anterior, se se prever que a viagem dure menos de três dias.

b) Os navios que não cumpram o disposto na alínea a) do presente número deverão ser sujeitos a uma inspecção alargada no porto de destino.

4. Sob reserva do disposto no artigo 7.º-A, os Estados-Membros deverão assegurar que todos os navios a que seja aplicável o n.º 3 e cujo factor de selecção seja igual ou superior a 7 sejam submetidos a uma inspecção alargada no primeiro porto que escalarem passado o prazo de 12 meses a contar da última inspecção alargada.

Caso os Estados-Membros se vejam na impossibilidade de aumentar atempadamente os meios para levar a efeito todas as inspecções adicionais necessárias, nomeadamente devido a problemas relacionados com o recrutamento e a formação de inspectores, beneficiarão de um prazo que terminará em 1 de Janeiro de 2003 para reforçarem progressivamente o respectivo serviço de inspecção. Esse prazo poderá ser prorrogado por seis meses no que respeita ao porto de Roterdão. A Comissão informará desse facto os Estados-Membros e o Parlamento Europeu.

5. As inspecções alargadas deverão ser efectuadas de acordo com o procedimento previsto no anexo V, parte C.

6. Sempre que qualquer alteração ou projecto de alteração ao MOU de Paris possa enfraquecer o alcance da obrigação de inspecção alargada por força do presente artigo, a Comissão apresentará de imediato ao Comité instituído no artigo 18.º um projecto de medidas a fim de reintroduzir valores do factor de selecção conformes com os objectivos da presente directiva.».

6. É aditado o seguinte artigo:

«Artigo 7.º-A

#### **Procedimento a seguir na impossibilidade de inspecionar certos navios**

1. Caso, por razões operacionais, um Estado-Membro não esteja em condições de inspecionar um navio com um factor de selecção superior a 50 como referido no n.º 2, alínea a), do artigo 5.º ou uma inspecção alargada obrigatória como referido no n.º 4 do artigo 7.º, deve informar sem demora o sistema SIRENAC de que tal inspecção não foi efectuada.

2. Estes casos devem ser notificados semestralmente à Comissão, indicando-se os motivos por que os navios em causa não foram inspecionados.

3. Os casos de inspecções não realizadas, por ano civil, não devem exceder 5 % do número médio anual de navios elegíveis para as inspecções a que se refere o n.º 1 que tenham feito escala nos portos do Estado-Membro em questão, calculado com base nos três últimos anos civis para os quais se disponha de estatísticas.

4. Os navios a que se refere o n.º 1 devem ser submetidos a uma inspecção nos termos do n.º 2, alínea a), do artigo 5.º ou a uma inspecção alargada obrigatória nos termos do n.º 4 do artigo 7.º, consoante adequado, no próximo porto de escala situado na Comunidade.

5. Até 22 de Julho de 2008, o valor de 5 % referido no n.º 3 deverá ser alterado com base numa avaliação efectuada pela Comissão, se tal for considerado adequado, de acordo com o procedimento previsto no artigo 19.º.

7. É aditado o seguinte artigo:

«Artigo 7.º-B

#### **Decisões de recusa de acesso de certos navios**

1. Os Estados-Membros garantirão que seja recusado o acesso aos seus portos, excepto nas circunstâncias referidas

no n.º 6 do artigo 11.º, aos navios classificados numa das categorias do anexo XI, parte A, se tais navios:

ou

- arvorarem o pavilhão de um Estado incluído na lista negra publicada no relatório anual do MOU, e
- tiverem sido imobilizados mais de duas vezes durante os vinte e quatro meses anteriores num porto de um Estado signatário do MOU de Paris;

ou

- arvorarem pavilhão de um Estado considerado de “muito alto risco” ou “alto risco” na lista negra publicada no relatório anual do MOU, e
- tiverem sido imobilizados mais de uma vez durante os 36 meses anteriores num porto de um Estado signatário do MOU de Paris.

A decisão de recusa de acesso será aplicável a partir do momento em que o navio seja autorizado a deixar o porto em que foi objecto da segunda ou da terceira imobilização, consoante for o caso.

2. Para efeitos do disposto no n.º 1, os Estados-Membros devem cumprir os procedimentos previstos no anexo XI, parte B.

3. A Comissão publicará semestralmente as informações relativas aos navios cujo acesso aos portos da Comunidade tenha sido recusado em aplicação do presente artigo.».

8. O artigo 8.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 8.º

#### **Relatório de inspecção para o comandante**

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

9. No artigo 9.º:

a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redacção:

«1. A autoridade competente certificar-se-á de que todas as anomalias confirmadas ou detectadas pelas inspecções referidas no n.º 2 do artigo 5.º e no 7.º foram ou virão a ser corrigidas em conformidade com o disposto nas convenções.».

b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redacção:

«3. Ao decidir da imobilização ou não de um navio, o inspector aplicará os critérios que constam do anexo VI. Neste contexto, um navio será imobilizado se não estiver equipado com um sistema operacional de registo dos dados de viagem, caso a sua utilização seja obrigatória, em conformidade com o disposto no anexo XII. Se esta deficiência não puder ser rapidamente corrigida no porto de imobilização, a autoridade competente poderá permitir que um navio prossiga para o porto adequado mais próximo para correcção da anomalia ou exigir que a anomalia seja corrigida dentro de um prazo máximo de 30 dias. Para esses efeitos, aplicam-se os procedimentos previstos no artigo 11.º;».

- c) O n.º 5 passa a ter a seguinte redacção:
- «5. Caso as inspecções referidas no n.º 2 do artigo 5.º e no artigo 7.º dêem origem à imobilização do navio, a autoridade competente informará imediatamente, por escrito, juntando o relatório de inspecção, a administração do Estado cujo pavilhão o navio está autorizado a arvorar (a seguir designada por “administração do pavilhão”) ou, se tal não for possível, o cônsul ou, na sua falta, o mais próximo representante diplomático desse Estado, descrevendo todas as circunstâncias por que foi considerada necessária a intervenção. Além disso, deverão ser igualmente notificados, se aplicável, os inspectores nomeados ou as organizações reconhecidas responsáveis pela emissão dos certificados de classificação ou dos certificados emitidos em nome do Estado de bandeira nos termos das convenções internacionais.»
10. O n.º 1 do artigo 10.º passa a ter a seguinte redacção:
- «1. O proprietário ou o armador de um navio, ou o seu representante no Estado-Membro terá direito a recorrer de qualquer decisão de imobilização ou de recusa de acesso tomada pela autoridade competente. O recurso não suspende a imobilização.»
11. O n.º 2 do artigo 14.º passa a ter a seguinte redacção:
- «2. Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para assegurar o intercâmbio de informações e a cooperação entre a respectiva autoridade competente e as autoridades competentes dos restantes Estados-Membros e a ligação operacional estabelecida entre a respectiva autoridade competente, a Comissão e o sistema de informação SIRENAC sediado em Saint-Malo, França.
- Para efeitos da realização das inspecções contempladas no n.º 2 do artigo 5.º e no artigo 7.º, os inspectores devem consultar as bases de dados públicas e privadas relativas à inspecção de navios acessíveis através do sistema de informação EQUASIS.»
12. O n.º 2 do artigo 15.º passa a ter a seguinte redacção:
- «2. As informações enumeradas no anexo VIII, partes I e II, bem como as informações sobre as alterações, suspensões e retiradas de classificação referidas no n.º 3 do artigo 15.º da Directiva 94/57/CE devem estar disponíveis no sistema SIRENAC. Essas informações serão tornadas públicas, no âmbito do sistema EQUASIS, logo que possível após a inspecção ou a revogação da decisão de imobilização.»
13. Ao artigo 15.º é aditado o seguinte número:
- «5. O disposto no presente artigo não prejudica as legislações nacionais em matéria de responsabilidade.»
14. Ao artigo 16.º é aditado o seguinte número:
- «2a. Caso um navio seja imobilizado devido a anomalias ou à falta de certificados válidos conforme previsto no artigo 9.º e no anexo VI, todas as despesas relacionadas com a imobilização no porto serão suportadas pelo proprietário ou pelo operador do navio.»
15. Os artigos 17.º e 18.º passam a ter a seguinte redacção:
- «Artigo 17.º
- Dados para controlo da aplicação**
- Os Estados-Membros fornecerão à Comissão as informações enumeradas no anexo X, com a periodicidade fixada no mesmo anexo;
- Artigo 18.º
- Comité de regulamentação**
1. A Comissão será assistida pelo Comité instituído pelo artigo 12.º da Directiva 93/75/CEE.
2. Sempre que se faça remissão para o presente número serão aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no artigo 8.º da mesma decisão.
- O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é fixado em três meses.
3. O Comité aprova o seu regulamento interno.»
16. No artigo 19.º, a frase introdutória e a alínea a) passam a ter a seguinte redacção:
- «A presente directiva pode ser alterada, sem alargamento do seu âmbito, nos termos do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 18.º, a fim de:
- a) Adaptar as obrigações previstas no artigo 5.º, com excepção do valor de 25 % referido no n.º 1 desse artigo e nos artigos 6.º, 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 8.º, 15.º e 17.º, bem como nos anexos mencionados nestes artigos, com base na experiência adquirida com a aplicação da presente directiva e tendo em conta a evolução do MOU;».
17. É aditado o seguinte artigo:
- «Artigo 19.º-A
- Sanções**
- Os Estados-Membros estabelecerão um sistema de sanções para a violação das disposições nacionais adoptadas nos termos da presente directiva e tomarão todas as medidas necessárias para garantir que essas sanções sejam aplicadas. As sanções assim previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas.»
18. Ao artigo 20.º é aditado o seguinte número:
- «4. Além disso, a Comissão informará regularmente o Parlamento Europeu e o Conselho do progresso verificado na aplicação da presente directiva nos Estados-Membros.»
19. A parte II do anexo I é substituída pelo texto que consta do anexo I da presente directiva.
20. No anexo II,
- a) O ponto 10 é substituído pelos seguintes pontos:
- «10. Documento relativo à lotação mínima de segurança.
- 10a Certificados emitidos nos termos da Convenção STCW.»

- b) É aditado o seguinte ponto:
- «35. Certificado de seguro ou qualquer outra garantia financeira de responsabilidade civil para o risco de poluição pelo petróleo (Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, 1992).».
21. No anexo III, ponto 1, as referências «II-8 e II-11» são substituídas por «e II-8».
22. O anexo V é substituído pelo texto que consta do anexo II da presente directiva.
23. O anexo VI é alterado do seguinte modo:
- a) Ao ponto 2, «Aplicação dos critérios principais», é aditado o seguinte:
- «14. Prestar o máximo de informações, em caso de acidente.».
- b) No ponto 3.1, a expressão «Ausência de certificados válidos» é substituída por «Ausência de certificados e documentos válidos»;
- c) Ao ponto 3.2 são aditados os seguintes pontos:
- «15. Não realização do programa alargado de inspecções nos termos da regra 2 do capítulo XI da Convenção SOLAS 74.
16. Falta ou avaria de um VDR, quando o seu uso for obrigatório.»
- d) Ao ponto 3.6 é aditado o seguinte ponto:
- «5. Ausência do dossier dos relatórios das vistorias ou não conformidade desse dossier com a regra 13G(3)(b) da Convenção MARPOL.»
24. O anexo VIII é substituído pelo texto que consta do anexo III da presente directiva.
25. São aditados os anexos IX, X, XI e XII, cujo texto consta do anexo IV da 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 até 22 de Julho de 2003. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

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

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

#### Artigo 3.º

A Comissão procederá à revisão da presente directiva o mais tardar 22 de Julho de 2006. A revisão examinará, entre outros aspectos, o número de inspectores do Estado do porto em cada Estado-Membro e o número de inspecções efectuadas, incluindo inspecções alargadas obrigatórias. A Comissão comunicará as conclusões da sua revisão ao Parlamento Europeu e ao Conselho e utilizará a revisão para determinar se é necessário propor uma directiva de alteração ou legislação adicional na matéria.

#### Artigo 4.º

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

#### Artigo 5.º

Os Estados-Membros são destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 19 de Dezembro de 2001.

Pelo Parlamento Europeu

A Presidente

N. FONTAINE

Pelo Conselho

O Presidente

A. NEYTS-UYTTEBROECK

## ANEXO I

## «II. Factor global de selecção

Os navios a seguir indicados serão considerados prioritários 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 cujos certificados de classificação tenham sido passados por uma organização não reconhecida nos termos da Directiva 94/57/CE do Conselho.
4. Navios que arvoreem pavilhão de um Estado que figure na lista negra 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) Rectificação das anomalias antes da largada;
  - b) Rectificação das anomalias no porto de chamada seguinte;
  - c) Rectificação das anomalias no prazo de 14 dias;
  - d) Outras condições relativas a anomalias.

Se tiverem sido tomadas medidas em relação ao navio e todas as anomalias tiverem sido rectificadas, este facto será tido em consideração.

6. Navios relativamente aos quais tenham sido registadas anomalias aquando de uma inspecção anterior, segundo o número de anomalias.
7. Navios que tenham sido imobilizados num porto anterior.
8. Navios que arvoreem pavilhão de um Estado que não tenha ratificado todas as convenções internacionais pertinentes referidas no artigo 2.º da presente directiva.
9. Navios classificados por uma sociedade de classificação com um grau de anomalias superior à média.
10. Navios das categorias referidas na parte A do anexo V.
11. 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 o factor global de selecção indicado no sistema de informação SIRENAC, em conformidade com o anexo I, parte I, do MOU de Paris: 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 aplicáveis definidos em conformidade com o 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 e 11.

Todavia, para efeitos do n.º 4 do artigo 7.º, o factor global de selecção não terá em conta o ponto 10.»

## ANEXO II

## «ANEXO V

## A. CATEGORIAS DE NAVIOS SUJEITOS A INSPECÇÃO ALARGADA (nos termos do n.º 1 do artigo 7.º)

1. Navios-tanque para transporte de gás e produtos químicos com mais de 10 anos, determinados com base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.
2. Navios graneleiros com mais de 12 anos, determinados com base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.
3. Navios petroleiros com mais de 3 000 toneladas de arqueação bruta e mais de 15 anos de idade, determinados com base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.
4. Navios de passageiros com mais de 15 anos distintos dos navios de passageiros referidos nas alíneas a) e b) do artigo 2.º, 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>.

## B. INFORMAÇÕES A COMUNICAR À AUTORIDADE COMPETENTE (nos termos do n.º 3 alínea a) do artigo 7.º)

- A. Nome do navio
- B. Pavilhão
- C. Número OMI de identificação do navio, se for caso disso
- D. Tonelagem de porte bruto
- E. Data de construção do navio determinada com base na data que consta nos certificados de segurança do navio
- F. Para os navios-tanque:
  - F.a. configuração: casco simples, casco simples com SBT, casco duplo
  - F.b. condição dos tanques de carga e de lastro: cheios, vazios, em atmosfera inerte
  - F.c. volume e natureza da carga
- G. Hora estimada de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotagem, conforme exigido pela autoridade competente
- H. Duração prevista da escala
- I. Operações previstas no porto de destino (carga, descarga, outras)
- J. Inspeções obrigatórias e manutenção de fundo previstas, bem como trabalhos de reparação a realizar no porto de destino.

## C. PROCEDIMENTOS RELATIVOS À INSPECÇÃO ALARGADA DE CERTAS CATEGORIAS DE NAVIOS (nos termos do n.º 5 do artigo 7.º)

Sob reserva da sua viabilidade material ou de limitações eventuais ligadas à segurança das pessoas, do navio ou do porto, a inspecção alargada deve incidir, pelo menos, nos elementos abaixo indicados. Os inspectores deverão estar conscientes de que as inspeções efectuadas a bordo enquanto decorrem certas operações, como movimentação de carga, nas quais as inspeções têm uma incidência directa, podem comprometer a segurança dessas operações.

1. TODOS OS NAVIOS (todas as categorias da Parte A)
  - Corte de energia e arranque do gerador de emergência
  - Vistoria do sistema de iluminação de emergência
  - Funcionamento da bomba de incêndio de emergência, com duas mangueiras ligadas à conduta principal

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

- Operação das bombas de porão
- Fecho das portas estanques
- Lançamento à água de uma baleeira de barlar
- Ensaio do sistema de paragem de emergência por controlo remoto das caldeiras, ventiladores e bombas de combustível
- Ensaio do aparelho de governo e do aparelho de governo auxiliar
- Vistoria das fontes de alimentação de emergência das instalações radioeléctricas
- Vistoria e, na medida das possibilidades, teste do separador da casa das máquinas.

## 2. NAVIOS-TANQUE PARA TRANSPORTE DE GÁS E PRODUTOS QUÍMICOS

Para além dos referidos no ponto 1, poderão fazer parte integrante da inspecção alargada dos navios-tanque para transporte de gás e produtos químicos os seguintes elementos:

- dispositivos de controlo e segurança dos tanques de carga, no que respeita à temperatura, à pressão e ao nível
- dispositivos de análise do oxigénio e explosímetros, incluindo a respectiva calibragem. Disponibilidade de equipamento de detecção de substâncias químicas com um número apropriado de sondas de detecção de gases adequadas à carga transportada
- equipamento de evacuação dos camarotes com protecção respiratória e ocular adequada para todas as pessoas a bordo (se exigido pelos produtos enumerados no certificado internacional de aptidão ou no certificado de aptidão para o transporte de produtos químicos perigosos a granel ou para o transporte de gases liquefeitos a granel, consoante o caso)
- verificação de que os produtos transportados vêm enumerados no certificado internacional de aptidão ou no certificado de aptidão para o transporte de produtos químicos perigosos a granel ou para o transporte de gases liquefeitos a granel, consoante o caso
- instalações fixas de extinção de incêndios montadas no convés, sejam elas de espuma ou de pó químico ou outras, consoante o produto transportado.

## 3. NAVIOS GRANELEIROS

Para além dos referidos no ponto 1, poderão fazer parte integrante da inspecção alargada dos navios graneleiros os seguintes elementos:

- possível corrosão dos fixos do equipamento do convés
- possível deformação e/ou corrosão das tampas das escotilhas
- possíveis fissuras ou corrosão nas anteparas transversais
- acesso aos porões de carga
- verificação de que se encontram a bordo os seguintes documentos, exame desses documentos e confirmação de que o Estado de bandeira ou a sociedade de classificação os subscreveram:
  - 1) Relatórios de vistorias estruturais
  - 2) Relatórios de avaliação do estado do navio
  - 3) Relatórios de medição das espessuras
  - 4) Documento descritivo referido na Resolução A.744(18) da OMI.

## 4. NAVIOS PETROLEIROS

Para além dos referidos no ponto 1, poderão fazer parte integrante da inspecção alargada dos navios petroleiros os seguintes elementos:

- instalação fixa de espuma contra incêndios montada no convés
- equipamento de combate a incêndios em geral
- vistoria dos registos corta-fogos da casa das máquinas, da casa das bombas e das acomodações
- controlo da pressão do gás inerte e do respectivo teor em oxigénio
- tanques de lastro: pelo menos um dos tanques de lastro na área de carga deve ser examinado a partir da entrada de homem/do acesso do convés e a partir do interior se o inspector verificar que existem motivos claros para uma inspecção mais aprofundada;
- verificação de que se encontram a bordo os seguintes documentos, exame desses documentos e confirmação de que o Estado de bandeira ou a sociedade de classificação os subscreveram:
  - 1) Relatórios de vistorias estruturais,
  - 2) Relatórios de avaliação do estado do navio,
  - 3) Relatórios de medição das espessuras,
  - 4) Documento descritivo referido na Resolução A.744(18) da OMI.

5. NAVIOS DE PASSAGEIROS NÃO ABRANGIDOS PELA DIRECTIVA 1999/35/CE

Para além dos elementos enumerados na parte C, ponto 1, poderão fazer parte integrante da inspecção alargada dos navios de passageiros os seguintes elementos:

- ensaio do sistema de detecção e alarme de incêndios
- ensaio do fecho das portas corta-fogos
- ensaio da instalação sonora
- exercício de combate a incêndios com, no mínimo, demonstração de todos os equipamentos de bombeiro e participação de parte do pessoal de câmaras
- demonstração do conhecimento do plano de limitação de avarias por parte dos membros principais da tripulação.

Se for considerado adequado, a inspecção poderá continuar enquanto o navio está em rota para ou do porto de um Estado-Membro, com o consentimento do comandante ou do operador. Os inspectores não devem causar obstruções ao funcionamento do navio nem criar situações que, na opinião do comandante, possam pôr em perigo a segurança dos passageiros, da tripulação e do navio.»

---

## ANEXO III

O anexo VIII é substituído pelo seguinte anexo:

«ANEXO VIII

**Publicação de informações relativas às immobilizações e às inspecções nos portos dos Estados-Membros** (nos termos do artigo 15.º)

I. As informações publicadas em conformidade com o n.º 1 do artigo 15.º devem incluir os seguintes elementos:

- nome do navio
- número OMI
- tipo de navio
- arqueação bruta
- ano de construção determinado com base na data constante dos certificados de segurança do navio
- nome e endereço do proprietário ou do operador do navio
- 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,
- Estado de bandeira
- Sociedade ou Sociedades de Classificação, conforme o caso, que tenha(m) emitido certificados de classificação para o navio em causa, se for o caso
- Sociedade ou Sociedades de Classificação 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, com menção dos certificados emitidos
- porto e data da última inspecção alargada e indicação, se for o caso, de que foi decretada uma immobilização
- porto e data da última vistoria especial e nome da organização que a efectuou
- número de immobilizações nos últimos 24 meses
- país e porto de immobilização
- data do levantamento da immobilização
- duração da immobilização, em dias
- número de anomalias encontradas e motivos da immobilização, em termos claros e explícitos
- descrição das medidas tomadas pela autoridade competente e, se for o caso, pela sociedade de classificação na sequência da immobilização
- em caso de recusa de acesso do navio a um porto da Comunidade, os motivos de tal recusa, em termos claros e explícitos
- indicação, se for o caso, de que 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 sós ou combinadas com outras, levaram à immobilização do navio
- descrição das medidas tomadas no caso de um navio que tenha sido autorizado a seguir para o estaleiro de reparação adequado mais próximo ou ao qual tenha sido recusado o acesso a um porto comunitário.

II. As informações relativas aos navios inspecionados tornadas públicas em conformidade com o n.º 2 do artigo 15.º devem incluir os seguintes elementos:

- nome do navio
- número OMI
- tipo de navio
- arqueação bruta
- ano de construção
- nome e endereço do proprietário ou do operador do navio
- 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,

- 
- Estado de bandeira
  - sociedade ou sociedades de classificação, conforme o caso, que tenha(m) emitido certificados de classificação para o navio em causa, se for o caso
  - sociedade ou sociedades de classificação 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, com menção dos certificados emitidos
  - país, porto e data da inspeção
  - número e natureza das anomalias.»
-

## ANEXO IV

São aditados os seguintes anexos IX, X, XI e XII:

«ANEXO IX

**Relatório de inspecção elaborado em aplicação do artigo 8.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. Pavilhão
5. Tipo de navio
6. Número 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 de classificação, conforme o caso, que tenha(m) emitido certificados de classificação para o navio em causa, se for o caso
12. Sociedade ou sociedades de classificação 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 do proprietário 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 imobilização podem ser objecto de publicação.

*II. Informações relativas à inspecção*

1. Certificados emitidos em aplicação das convenções internacionais 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. Indicação do tipo de inspecção (inspecção, inspecção aprofundada, inspecção alargada)
4. Natureza das anomalias
5. Medidas tomadas.

*III. Informações suplementares em caso de imobilização*

1. Data da decisão de imobilização
2. Data do levantamento da imobilização
3. Natureza das anomalias que justificaram a decisão de imobilização (remissões para as Convenções, se aplicável)
4. Informações sobre a última vistoria intermédia ou anual

5. Indicação, se for o caso, de que a sociedade de classificação, ou outro organismo privado que tenha efectuado a inspecção em causa, teve qualquer responsabilidade no que respeita às anomalias que, por si sós ou combinadas com outras, levaram à imobilização do navio
6. Medidas tomadas;

## ANEXO X

**Dados a fornecer no âmbito da execução da monitorização em aplicação do artigo 17.º**

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

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

Estas informações devem ser transmitidas à Comissão segundo o modelo de quadro a seguir apresentado.

Porto/Zona	Número de inspectores a tempo inteiro	Número de inspectores a tempo parcial <sup>(1)</sup>	Conversão em tempo inteiro
Porto X .....			
Porto Y .....			
TOTAL			

<sup>(1)</sup> As autoridades cujos inspectores trabalhem no domínio das inspecções pelo Estado do porto apenas a tempo parcial, converterão o número total desses inspectores no número equivalente de inspectores a tempo inteiro.

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, bem como a zona geográfica coberta por um inspector ou uma equipa de inspectores, zona essa que pode incluir vários portos, se adequado. O mesmo inspector pode ser chamado a intervir em mais do que um porto/zona geográfica.

- 1.2. Número total de navios distintos entrados nos respectivos portos, a nível nacional.

2. Os Estados-Membros devem ou:

- a) Fornecer semestralmente à Comissão uma lista pormenorizada das deslocações de cada um dos navios, com excepção dos serviços regulares de *ferry-boats* que entraram nos seus portos, com indicação do número OMI dos navios e respectiva data de chegada; ou, em alternativa
- b) Fornecer ao SIRENAC os números OMI de todos os navios, com excepção dos serviços regulares de *ferry-boats*, que entraram diariamente nos seus portos, e respectiva data de chegada.

Os Estados-Membros fornecerão à Comissão uma lista dos serviços regulares de *ferry-boats* referidos nas alíneas a) e b) num prazo não superior a seis meses a contar da entrada em aplicação da presente directiva e, posteriormente, sempre que se verifique uma alteração nesses serviços;

## ANEXO XI

- A. CATEGORIAS DE NAVIOS SUJEITOS A RECUSA DE ACESSO AOS PORTOS COMUNITÁRIOS (nos termos do n.º 1 do artigo 7.º-B)

1. Navios-tanque de transporte de gás e produtos químicos,
2. Graneleiros,
3. Petroleiros,
4. Navios de passageiros.

- B. PROCEDIMENTOS RELACIONADOS COM A RECUSA DE ACESSO AOS PORTOS COMUNITÁRIOS (nos termos do n.º 2 do artigo 7.º-B)

1. Quando se verificarem as condições descritas no artigo 7.º-B, a autoridade competente do porto em que o navio estiver imobilizado pela segunda ou pela terceira vez, conforme for o caso, informará por escrito o capitão e o proprietário ou o operador do navio da decisão de recusa de acesso tomada em relação ao navio.

A autoridade competente transmitirá igualmente essa informação à administração do Estado de bandeira, à sociedade de classificação em causa, aos outros Estados-Membros, à Comissão, ao Centre Administratif des Affaires Maritimes e ao Secretariado do MOU.

A decisão de recusa de acesso produz efeitos a partir do momento em que o navio for autorizado a deixar o porto após a rectificação das anomalias que tiverem estado na origem da imobilização.

2. Para que a recusa de acesso seja retirada, o proprietário ou o operador tem de apresentar um pedido formal à autoridade do Estado-Membro que tomou a decisão de recusar o acesso. Este pedido tem de ser acompanhado de um atestado da administração do Estado de bandeira que comprove que o navio satisfaz plenamente as disposições aplicáveis das convenções internacionais. O pedido de retirada da decisão de recusa de acesso deve igualmente ser acompanhado, se necessário, de um atestado da sociedade de classificação em que o navio está classificado que comprove que o navio está conforme com as normas de classificação especificadas pela referida sociedade.
3. A decisão de recusa de acesso só pode ser retirada após uma reinspecção do navio num porto aprovado, efectuada por inspectores da autoridade competente do Estado-Membro que tomou a decisão de recusar o acesso, e se forem produzidas provas satisfatórias para esse Estado-Membro de que o navio cumpre integralmente os requisitos aplicáveis das convenções internacionais.

Se o porto aprovado estiver situado na Comunidade, a autoridade competente do Estado-Membro do porto de destino pode, com o acordo da autoridade competente do Estado-Membro que tomou a decisão de recusar o acesso, autorizar o navio a dirigir-se para o porto de destino em questão, exclusivamente para efeitos de verificação de que o navio satisfaz as condições especificadas no n.º 2.

A reinspecção consistirá numa inspecção alargada, que deve abranger, pelo menos, os pontos relevantes da parte C do anexo V.

Todas as despesas resultantes desta inspecção alargada serão suportadas pelo proprietário ou pelo operador.

4. Se os resultados da inspecção alargada forem considerados satisfatórios pelo Estado-Membro de acordo com o n.º 2, a decisão de recusa de acesso será retirada. O proprietário ou o operador do navio devem de tal ser informados por escrito.

A autoridade competente deve igualmente comunicar a sua decisão por escrito à administração do Estado de bandeira, à sociedade de classificação em causa, aos outros Estados-Membros, à Comissão, ao Centre Administratif des Affaires Maritimes e ao Secretariado do MOU.

5. As informações relativas aos navios que foram objecto de uma recusa de acesso aos portos comunitários serão postas à disposição no sistema SIRENAC e publicadas em conformidade com o disposto no artigo 15.º e no anexo VIII.

#### ANEXO XII

##### **Requisitos internacionais e comunitários relativos aos sistemas de registo dos dados de viagem**

Sempre que escalem um porto de um Estado-Membro da Comunidade, os navios das seguintes categorias devem estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem que cumpra os padrões de exigência de desempenho consignados na Resolução A 861(20) da OMI e seja conforme às normas de ensaio estabelecidas pela norma n.º 61996 da Comissão Electrónica Internacional (CEI):

- navios de passageiros construídos em ou após 1 de Julho de 2002,
- navios de passageiros ro-ro construídos antes de 1 de Julho de 2002, o mais tardar, aquando da primeira inspecção em ou após 1 de Julho de 2002;
- navios de passageiros que não sejam navios de passageiros ro-ro construídos antes de 1 de Julho de 2002, o mais tardar, em 1 de Janeiro de 2004;
- outros navios que não sejam navios de passageiros com um peso bruto igual ou superior a 3 000 toneladas e construídos em ou após 1 de Julho de 2002.

Sempre que escalem um porto de um Estado-Membro da Comunidade, os navios das seguintes categorias e construídos antes de 1 de Julho de 2002, devem estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem que satisfaça as normas OMI pertinentes:

- navios de carga com um peso bruto igual ou superior a 20 000 toneladas, o mais tardar, na data estabelecida pela OMI ou, na ausência de uma decisão da OMI, o mais tardar, em 1 de Janeiro de 2007,
  - navios de carga com um peso bruto igual ou superior a 3 000 toneladas, mas inferior a 20 000 toneladas, o mais tardar, na data estabelecida pela OMI, ou, na ausência de uma decisão da OMI, o mais tardar, em 1 de Janeiro de 2008.»
-