

I

(Comunicações)

CONSELHO

POSIÇÃO COMUM (CE) Nº 23/95

adoptada pelo Conselho em 28 de setembro de 1995

tendo em vista a adopção do regulamento (CE) nº .../95 do Conselho, de ... ,
relativo à gestão da segurança dos *ferries roll-on/roll-off* de passageiros (*ferries ro-ro*)

(95/C 297/01)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o nº 2 do seu artigo 84º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189ºC do Tratado ⁽³⁾,

Considerando que a Comunidade está seriamente preocupada com a perda de vidas humanas em acidentes marítimos;

Considerando que a Organização Marítima Internacional (OMI) aprovou, através da Resolução A.741(18) da Assembleia, de 4 de Novembro de 1993, na presença dos Estados-membros, o Código internacional de gestão da segurança (a seguir designado «Código ISM»), que estabelece disposições sobre a exploração segura dos navios e a prevenção da poluição e que, mediante a sua incorpora-

ção na Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar, de 1974, se aplicará aos navios *ro-ro* de passageiros a partir de 1 de Julho de 1998;

Considerando que esta é uma de várias medidas destinadas a aumentar a segurança no mar; que o Código ISM ainda não tem carácter obrigatório, mas sim recomendatório;

Considerando que a segurança da vida humana no mar pode ser efectivamente melhorada com a aplicação estrita e obrigatória do Código ISM;

Considerando que a questão mais urgente para a Comunidade é a gestão da segurança dos *ferries ro-ro* de passageiros; que a aplicação uniforme e coerente do Código ISM em todos os Estados-membros pode constituir um passo em frente para a gestão da segurança dos *ferries ro-ro* de passageiros;

Considerando que, na sua Resolução de 22 de Dezembro de 1994, relativa à segurança dos *ferries ro-ro* de passageiros ⁽⁴⁾, o Conselho convidou a Comissão a apresentar uma proposta sobre a aplicação obrigatória e antecipada do Código ISM a todos os *ferries ro-ro* de passageiros que efectuam serviços regulares de ou para portos europeus, em conformidade com o direito internacional;

Considerando que a aplicação estrita e obrigatória do Código ISM é necessária para garantir a criação e a manutenção adequada de sistemas de gestão da segurança por parte das companhias que exploram *ferries-ro-ro* de

⁽¹⁾ JO nº C ... , p. ... ; e proposta alterada transmitida em ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽²⁾ Parecer emitido em 31 de Maio de 1995 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO nº C 379 de 31. 12. 1994, p. 8.

passageiros quer a nível das próprias companhias, quer a nível dos navios;

Considerando que a acção a nível comunitário é a melhor forma de garantir a aplicação obrigatória e antecipada das disposições do Código ISM e o controlo efectivo do seu cumprimento, evitando simultaneamente distorções de concorrência entre portos e *ferries ro-ro* da Comunidade; que apenas um regulamento, que é directamente aplicável, pode garantir essa aplicação; que a aplicação antecipada obriga a que o regulamento seja aplicável a partir de 1 de Julho de 1996;

Considerando que a aplicação obrigatória e antecipada do Código ISM a todos os *ferries ro-ro* independentemente do pavilhão que arvore, também tem em conta o pedido contido no ponto 2 da Resolução A.741(18) da OMI, que insta veementemente os Governos a aplicarem o Código ISM o mais rapidamente possível, conferindo prioridade, designadamente, aos navios de passageiros;

Considerando que a segurança dos navios é em primeira linha da responsabilidade do Estado do pavilhão e que os Estados-membros podem garantir que os *ferries* que arvoram os respectivos pavilhões e as companhias que os exploram cumpram regras adequadas de gestão da segurança; que a única maneira de garantir a segurança de todos os *ferries ro-ro* que efectuem ou pretendam efectuar serviços regulares a partir dos portos dos Estados-membros, independentemente do pavilhão que arvore, é exigir que cumpram efectivamente as regras de segurança como condição para poderem efectuar os referidos serviços a partir dos seus portos;

Considerando que as companhias que exploram *ferries ro-ro* exclusivamente em águas abrigadas entre portos do mesmo Estado-membro representam um risco mais limitado e teriam de realizar um volume de trabalho administrativo proporcionalmente maior que outras companhias, devem por conseguinte beneficiar de uma derrogação temporária;

Considerando que é necessário identificar os requisitos de aplicação das disposições do Código ISM e definir as condições de emissão e verificação do documento de conformidade e do certificado de gestão da segurança;

Considerando que os Estados-membros poderão ter necessidade de delegar ou recorrer a organismos especializados para cumprir as obrigações que lhes incumbem por força do presente regulamento; que a maneira adequada de garantir um nível de controlo uniforme e adequado é exigir que tais organismos sejam só os que satisfaçam os requisitos da Directiva 94/57/CE do Conselho, de 21 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 ⁽¹⁾;

(¹) JO nº L 319 de 12. 12. 1994, p. 20.

Considerando que os Estados-membros devem ter a possibilidade de suspender a exploração de certos *ferries ro-ro* a partir dos seus portos se considerarem que existe um risco de perigo grave para a segurança da vida humana ou de bens ou para o ambiente, sob reserva da decisão a tomar no âmbito de um comité de regulamentação, que os Estados-membros deverão respeitar;

Considerando que é necessário um processo simplificado, que envolva um comité de regulamentação, para alterar o presente regulamento tendo em conta a evolução a nível internacional;

Considerando que a rápida introdução das presentes normas de segurança levanta problemas específicos de ordem técnica e administrativa à Grécia, devido ao elevado número de companhias estabelecidas neste país que exploram *ferries* sob pavilhão grego e exclusivamente entre portos gregos; que se deve, pois, conceder uma derrogação de duração limitada para resolver esta situação, tendo em mente, além disso, que a liberdade de prestação de serviços, ao abrigo do Regulamento (CEE) nº 3577/92 do Conselho, de 7 de Dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-membros (cabotagem marítima) ⁽²⁾, não se aplica, até 1 de Janeiro de 2004, aos serviços regulares de transporte de passageiros e *ferries* entre portos gregos,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

O presente regulamento tem por objectivo melhorar a gestão da segurança, a segurança de exploração e a prevenção da poluição dos *ferries ro-ro* de passageiros que exploram serviços regulares de ou para portos dos Estados-membros da Comunidade, garantindo o cumprimento do Código ISM por parte das companhias que exploram *ferries ro-ro* através:

- da instalação e manutenção adequada pelas companhias de sistemas de gestão da segurança a bordo dos navios e em terra e
- do controlo destes sistemas pelas administrações do Estado do pavilhão e do Estado do porto.

Artigo 2º

Para efeitos do presente regulamento e da aplicação do Código ISM, entende-se por:

- a) «*Ferry ro-ro*», um navio de passageiros de mar equipado de forma a permitir o embarque e o desembarque directos em marcha de veículos rodoviários ou ferroviários e que transporte mais de doze passageiros;

(²) JO nº L 364 de 12. 12. 1992, p. 7.

- b) «Serviço regular», uma série de trajectos de *ferries ro-ro*, cada um deles efectuado por forma a servir tráfego entre os mesmos dois ou mais pontos,
1. Seja de acordo com um horário publicado,
 2. Seja com trajectos tão regulares ou frequentes que constituem uma série manifestamente sistemática;
- c) «Companhia», o proprietário de um *ferry ro-ro* ou qualquer outra organização ou pessoa, como o armador gerente ou o afretador em casco nu, que tenha assumido, perante o proprietário, a responsabilidade pela exploração do *ferry-ro-ro*;
- d) «Organização reconhecida», um organismo reconhecido em conformidade com as disposições da Directiva 94/57/CE;
- e) «Código ISM», o Código internacional de gestão para a segurança da exploração dos navios e a prevenção da poluição, adoptado pela OMI por meio da Resolução A.741(18) da Assembleia, de 4 de Novembro de 1993, e apenso ao presente regulamento;
- f) «Administração», o Governo do Estado cujo pavilhão o *ferry ro-ro* está autorizado a arvorar;
- g) «Documento de conformidade», o documento emitido para as companhias em conformidade com o ponto 13.2 do Código ISM;
- h) «Certificado de gestão da segurança», o certificado emitido para os *ferries ro-ro* em conformidade com o ponto 13.4 do Código ISM;
- i) «Águas abrigadas», zonas em que a probabilidade anual de a altura de vaga ultrapassar o equivalente a 1,5 metro é inferior a 10 % e em que o *ferry ro-ro* nunca se encontra a mais de seis milhas marítimas de distância de um local de refúgio, onde os naufragos possam chegar.

Artigo 3º

O presente regulamento aplica-se a todas as companhias que explorem, pelo menos, um *ferry ro-ro* que efectue um serviço regular de ou para um porto de um Estado-membro da Comunidade, independentemente do pavilhão que arvore.

Artigo 4º

1. Todas as companhias devem satisfazer a totalidade das disposições dos pontos 1.2 a 13.1 e do ponto 13.3 do Código ISM, como se estas fossem obrigatórias, como requisito para os seus navios prestarem serviços regulares de ou para um porto de um Estado-membro da Comunidade.

2. Em derrogação ao nº 1, as companhias que explorem serviços regulares com um ou mais *ferries ro-ro*, exclusivamente em águas abrigadas, entre portos situados no mesmo Estado-membro, podem adiar a aplicação das disposições do presente regulamento até 1 de Julho de 1997.

Artigo 5º

1. Os Estados-membros devem satisfazer, relativamente às companhias e aos *ferries ro-ro*, as disposições dos pontos 13.2, 13.4 e 13.5 do Código ISM, como se estas fossem obrigatórias.

2. Para efeitos do nº 1, os Estados-membros apenas podem autorizar ou recorrer, total ou parcialmente, a organizações reconhecidas.

Para efeitos do ponto 13.2 do Código ISM, os Estados-membros apenas podem emitir documentos de conformidade para companhias cujo local de actividade principal se situe no seu próprio território. Antes de emitirem o documento os Estados-membros devem consultar a administração dos Estados cujo pavilhão os *ferries ro-ro* da companhia em questão estão autorizados a arvorar, se essa administração não for a do Estado-membro emissor.

3. O documento de conformidade é válido apenas por cinco anos a contar da data da sua emissão, desde que se efectue uma verificação uma vez por ano, a fim de confirmar o funcionamento correcto do sistema de gestão da segurança e se as eventuais alterações introduzidas desde a última verificação satisfazem as disposições do Código ISM.

4. O certificado de gestão da segurança é válido apenas por cinco anos a contar da data da sua emissão, desde que se efectuem verificações intercalares com uma periodicidade igual ou inferior a 30 meses, por forma a confirmar o funcionamento correcto do sistema de gestão da segurança e se as eventuais alterações introduzidas desde a última verificação satisfazem as disposições do Código ISM.

5. Para efeitos do presente regulamento, em particular do seu artigo 6º, cada Estado-membro aceita os documentos de conformidade ou os certificados de gestão da segurança emitidos pela administração de qualquer outro Estado-membro ou por uma organização reconhecida que actue por conta deste.

6. Os Estados-membros reconhecem os documentos de conformidade e os certificados de gestão da segurança emitidos por administrações de países terceiros ou por conta destes se considerarem que os mesmos garantem o cumprimento das disposições do presente regulamento.

Os documentos de conformidade e os certificados de gestão da segurança emitidos por conta de administrações de países terceiros só são reconhecidos se tiverem sido emitidos por uma organização reconhecida.

Artigo 6º

Os Estados-membros devem certificar-se de que todas as companhias que exploram serviços regulares de *ferries ro-ro* dos ou para os seus portos cumprem as disposições do presente regulamento.

Artigo 7º

Se um Estado-membro considerar que uma companhia, apesar de possuir um documento de conformidade, não pode explorar serviços regulares de *ferries ro-ro* de passageiros dos ou para os seus portos por motivo de risco de perigo grave para a segurança da vida humana ou de bens ou para o ambiente, pode suspender a exploração desse serviço até que o perigo tenha sido eliminado.

Nas circunstâncias acima descritas, observa-se o seguinte procedimento:

- a) O Estado-membro informa sem demora a Comissão e os outros Estados-membros da sua decisão, precisando as razões que a motivam;
- b) A Comissão analisa se a decisão se justifica por motivo de perigo grave para a segurança ou para o ambiente;
- c) É decidido, nos termos do procedimento previsto no nº 2 do artigo 10º, se a decisão do Estado-membro de suspender a exploração do serviço se justifica ou não por motivo de perigo grave para a segurança da vida humana ou de bens ou para o ambiente e, em caso negativo, o Estado-membro em questão é convidado a retirar a suspensão.

Artigo 8º

A fim de ter em conta os termos gerais do Código ISM, a Comissão deve analisar a aplicação do presente regulamento três anos depois da sua entrada em vigor e propor as medidas eventualmente adequadas.

Artigo 9º

Para atender à evolução a nível internacional, especialmente no âmbito da OMI,

- a) A definição de «Código ISM» dada no artigo 2º;
- b) Os prazos de validade do documento de conformidade e/ou do certificado de gestão da segurança e a periodicidade da verificação a que se referem os nºs 3 e 4 do artigo 5º;
- c) O anexo;
- d) A definição de «organização reconhecida» dada no artigo 2º,

podem ser alterados, nos termos do procedimento previsto no nº 2 do artigo 10º, em particular para introduzir no anexo eventuais directrizes para as administrações quanto à aplicação do Código ISM.

Artigo 10º

1. A Comissão é assistida pelo comité instituído pelo nº 1 do artigo 12º da Directiva 93/75/CEE do Conselho ⁽¹⁾.

2. O representante da Comissão submeterá à apreciação do comité um projecto das medidas a tomar. O comité emitirá o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa. O parecer será emitido por maioria, nos termos previstos no nº 2 do artigo 148º do Tratado para as decisões que o Conselho é chamado a tomar sob proposta da Comissão. Nas votações no comité, os votos dos representantes dos Estados-membros estão sujeitos à ponderação definida no artigo atrás referido. O presidente não participa na votação.

3. a) A Comissão adoptará as medidas projectadas desde que sejam conformes com o parecer do comité.
- b) Se as medidas projectadas não forem conformes com o parecer do Comité, ou na ausência de parecer, a Comissão submeterá sem demora ao Conselho uma proposta relativa às medidas a tomar. O Conselho deliberará por maioria qualificada.
- c) Se, no termo de um prazo de 40 dias a contar da data em que o assunto foi submetido ao Conselho, este último ainda não tiver deliberado, a Comissão adoptará as medidas propostas.

Artigo 11º

O presente regulamento entra em vigor em 1 de Janeiro de 1996.

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de Julho de 1996.

Em derrogação ao primeiro parágrafo, o presente regulamento não se aplicará até 31 de Dezembro de 1997 a companhias constituídas ao abrigo da legislação grega, cujo principal local de actividade se situe na Grécia e que explorem *ferries ro-ro* registados na Grécia que arvozem pavilhão grego e efectuem serviços regulares exclusivamente entre portos situados na Grécia.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-membros.

Feito em Bruxelas ...

Pelo Conselho

O Presidente

⁽¹⁾ Directiva 93/75/CEE do Conselho, de 13 de Setembro de 1993, relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes (JO nº L 247 de 5. 10. 1993, p. 19).

ANEXO

CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTÃO PARA A SEGURANÇA DA EXPLORAÇÃO DOS NAVIOS
E A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO [CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTÃO DA SEGURANÇA
(CÓDIGO ISM)]

Requisitos de gestão da segurança e prevenção da poluição

SUMÁRIO

Preâmbulo

1. Generalidades
 - 1.1. Definições
 - 1.2. Objectivos
 - 1.3. Aplicação
 - 1.4. Requisitos funcionais de um sistema de gestão da segurança (SGS)
2. Política de segurança e protecção do ambiente
3. Responsabilidades e autoridade da companhia
4. Pessoa ou pessoas designadas
5. Responsabilidades e autoridade do comandante
6. Recursos e pessoal
7. Elaboração de planos para as operações a bordo
8. Preparação para situações de emergência
9. Comunicação e análise de casos de incumprimento, acidentes e ocorrências potencialmente perigosos
10. Manutenção do navio e do equipamento
11. Documentação
12. Verificação, análise e avaliação pela companhia
13. Certificação, verificação e controlo

PREÂMBULO

1. O objectivo do presente Código é estabelecer uma norma internacional para a gestão e exploração seguras dos navios e a prevenção da poluição.
2. A Assembleia adoptou a Resolução A. 443 (XI), na qual convida todos os Governos a tomarem as medidas necessárias para que os comandantes sejam salvaguardados no exercício das suas competências no que respeita à segurança marítima e à protecção do meio marinho.
3. A Assembleia adoptou igualmente a Resolução A.680 (17), na qual reconhece a necessidade de uma adequada organização da gestão, para que o pessoal a bordo dos navios possa alcançar e manter níveis elevados de segurança e de protecção do ambiente.
4. Reconhecendo que cada companhia de navegação ou proprietário tem a sua especificidade e que os navios são explorados em condições muito diversas, o Código baseia-se em princípios e objectivos gerais.
5. O Código é redigido em termos gerais para que possa ter ampla aplicação. Obviamente, os diferentes níveis de gestão, em terra ou no mar, requerem graus variáveis de conhecimento e consciencialização das questões tratadas.
6. A pedra angular de uma boa gestão da segurança é o empenhamento ao mais alto nível. Em matéria de segurança e de prevenção da poluição, são o empenhamento, a competência, as atitudes e a motivação dos indivíduos, a todos os níveis, que determinam o resultado final.

1. GENERALIDADES

1.1. Definições

- 1.1.1. «Código internacional de gestão da segurança (Código ISM)» é o Código internacional de gestão para a segurança da exploração dos navios e a prevenção da poluição, adoptado pela Assembleia, com a redacção que lhe possa vir a ser dada pela Organização.
- 1.1.2. «Companhia» é o proprietário do navio ou qualquer outra organização ou pessoa, como o armador gerente ou o afretador em casco nu, que tenha assumido, perante o proprietário, a responsabilidade pela exploração do navio e que, ao assumir essa responsabilidade, concordou em cumprir todos os deveres e obrigações impostas pelo Código.
- 1.1.3. «Administração» é o Governo do Estado cujo pavilhão o navio está autorizado a arvorar.

1.2. Objectivos

- 1.2.1. São objectivos do Código garantir a segurança no mar e prevenir os danos corporais ou a perda de vidas humanas, assim como evitar danos no ambiente, em particular no meio marinho, e danos materiais.
- 1.2.2. Os objectivos de cada companhia a nível da gestão deverão consistir, nomeadamente em:
- 1) Definir práticas de exploração e um ambiente de trabalho seguros nos navios;
 - 2) Estabelecer medidas de segurança contra todos os riscos identificados; e
 - 3) Melhorar continuamente as competências do pessoal em terra e a bordo dos navios em matéria de gestão da segurança, incluindo a preparação para situações de emergência relacionadas quer com a segurança quer com a protecção do ambiente.
- 1.2.3. O sistema de gestão da segurança deverá garantir:
- 1) O cumprimento das regras e regulamentos obrigatórios; e
 - 2) A tomada em consideração dos códigos, orientações e normas aplicáveis recomendadas pela organização, pelas administrações, pelas sociedades de classificação e pelas organizações do sector marítimo.

1.3. Aplicação

Os requisitos do presente Código podem ser aplicados a todos os navios.

1.4. Requisitos funcionais de um sistema de gestão da segurança (SGS)

Cada companhia deverá desenvolver, aplicar e manter um sistema de gestão da segurança (SGS) que inclua os seguintes requisitos funcionais:

- 1) Uma política de segurança e protecção do ambiente;
- 2) Instruções e procedimentos para a exploração segura dos navios e a protecção do ambiente de acordo com a legislação pertinente quer internacional, quer do Estado do pavilhão;
- 3) Níveis de autoridade bem definidos e vias de comunicação entre o pessoal em terra, entre o pessoal a bordo e entre ambos;
- 4) Procedimentos para a comunicação de acidentes e de casos de incumprimento das disposições do presente Código;
- 5) Procedimentos para a preparação e a intervenção em situações de emergência; e
- 6) Procedimentos de auditoria interna e de controlo da gestão.

2. POLÍTICA DE SEGURANÇA E PROTECÇÃO DO AMBIENTE

- 2.1. A companhia deverá estabelecer uma política de segurança e protecção do ambiente que defina como alcançar os objectivos enunciados no ponto 1.2.
- 2.2. A companhia deverá garantir que essa política seja aplicada e mantida a todos os níveis da organização quer nos navios, quer em terra.

3. RESPONSABILIDADES E AUTORIDADE DA COMPANHIA

- 3.1. Se a entidade responsável pela exploração do navio não for o proprietário, este deverá comunicar à administração a designação completa dessa identidade e todos os elementos que lhe digam respeito.
- 3.2. A companhia deverá definir e estabelecer por escrito as responsabilidades, autoridade e interrelacionamento de todo o pessoal que dirige, executa e verifica as actividades relacionadas com a segurança e a prevenção da poluição ou que nestas se repercutem.
- 3.3. A companhia é responsável por garantir a disponibilidade de recursos e de apoio em terra que permitam à pessoa ou pessoas designadas o desempenho das respectivas funções.

4. PESSOA OU PESSOAS DESIGNADAS

Para garantir a segurança da exploração de cada navio e assegurar a ligação entre si e as pessoas a bordo, cada companhia deverá designar, conforme adequado, uma ou mais pessoas em terra com acesso directo ao mais alto nível da direcção. A responsabilidade e autoridade da pessoa ou pessoas designadas deverão incluir a supervisão dos aspectos da exploração de cada navio relacionados com a segurança e a prevenção da poluição e assegurar a disponibilidade de recursos e apoio em terra adequados, de acordo com as necessidades.

5. RESPONSABILIDADES E AUTORIDADE DO COMANDANTE

- 5.1. A companhia deverá definir e estabelecer por escrito de forma clara as responsabilidades do comandante no que respeita:
- 1) À aplicação da política da companhia em matéria de segurança e protecção do ambiente;
 - 2) À motivação da tripulação para o cumprimento dessa política;
 - 3) À comunicação das ordens e instruções necessárias de modo claro e simples;
 - 4) À verificação do cumprimento dos requisitos especificados; e
 - 5) À análise do SGS e à comunicação das respectivas deficiências à direcção em terra.
- 5.2. A companhia deverá garantir que o SGS aplicado a bordo dos navios refira expressamente a autoridade do comandante. A companhia deverá estabelecer no SGS que o comandante tem a autoridade suprema e a responsabilidade por tomar decisões em matéria de segurança e prevenção da poluição e por solicitar à companhia a assistência que for necessária.

6. RECURSOS E PESSOAL

- 6.1. A companhia deverá garantir que o comandante:
- 1) Possua as qualificações necessárias para comandar;
 - 2) Conheça perfeitamente o SGS da companhia; e
 - 3) Conte com o apoio necessário para desempenhar com segurança as funções de comandante.
- 6.2. A companhia deverá garantir que cada navio seja lotado com marítimos qualificados, certificados e medicamente aptos em conformidade com os requisitos nacionais e internacionais aplicáveis.
- 6.3. A companhia deverá estabelecer procedimentos que garantam que o pessoal recém-contratado ou afectado a novas funções relacionadas com a segurança e a protecção do ambiente seja devidamente instruído nas suas funções. As instruções que seja essencial fornecer previamente à largada do navio deverão ser identificadas, postas por escrito e transmitidas.

- 6.4. A companhia deverá garantir que todo o pessoal envolvido no SGS tem entendimento adequado das regras, regulamentos, códigos e orientações relevantes.
 - 6.5. A companhia deverá estabelecer e manter procedimentos para determinar que formação poderá ser necessária para o SGS e garantir que todo o pessoal interessado receba essa formação.
 - 6.6. A companhia deverá estabelecer procedimentos para que os membros do pessoal do navio possam dispor das informações necessárias sobre o SGS numa língua ou línguas de trabalho que conheçam.
 - 6.7. A companhia deverá garantir que os membros do pessoal do navio sejam capazes de comunicar eficazmente entre si para a execução das tarefas relacionadas com o SGS.
7. ELABORAÇÃO DE PLANOS PARA AS OPERAÇÕES A BORDO
- A companhia deverá estabelecer procedimentos para a elaboração de planos e instruções para operações a bordo essenciais relacionadas com a segurança do navio e a prevenção da poluição. As várias tarefas deverão ser definidas e atribuídas a pessoal qualificado.
8. PREPARAÇÃO PARA SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA
- 8.1. A companhia deverá estabelecer procedimentos para a identificação, descrição e resposta a situações de emergência potenciais a bordo.
 - 8.2. A companhia deverá estabelecer programas de exercícios de preparação para acções de emergência.
 - 8.3. O SGS deverá prever medidas para assegurar que a organização da companhia esteja apta a dar resposta, em qualquer momento, a perigos, acidentes e situações de emergência em que os seus navios estejam envolvidos.
9. COMUNICAÇÃO E ANÁLISE DE CASOS DE INCUMPRIMENTO, ACIDENTES E OCORRÊNCIAS POTENCIALMENTE PERIGOSOS
- 9.1. O SGS deverá prever procedimentos para garantir que os casos de incumprimento, acidentes e ocorrências potencialmente perigosos sejam comunicados à companhia, investigados e analisados com o objectivo de reforçar a segurança e a prevenção da poluição.
 - 9.2. A companhia deverá estabelecer procedimentos para a aplicação de medidas correctivas.
10. MANUTENÇÃO DO NAVIO E DO EQUIPAMENTO
- 10.1. A companhia deverá estabelecer procedimentos para garantir que a manutenção dos navios seja feita em conformidade com as disposições das regras e regulamentos relevantes e com as disposições suplementares que eventualmente tenha estabelecido.
 - 10.2. Para dar cumprimento a essas disposições, a companhia deverá garantir que:
 - 1) Sejam realizadas inspecções a intervalos adequados;
 - 2) Todos os casos de incumprimento, bem como as respectivas causas, se conhecidas, sejam comunicados;
 - 3) Sejam tomadas as medidas correctivas necessárias; e
 - 4) Sejam conservados registos destas actividades.
 - 10.3. A companhia deverá estabelecer a nível do SGS procedimentos para a identificação dos equipamentos e sistemas técnicos cuja avaria imprevista possa dar origem a situações perigosas. O SGS deverá prever medidas específicas para o reforço da fiabilidade desses equipamentos e sistemas. Tais medidas deverão incluir o ensaio regular dos dispositivos de emergência e dos equipamentos ou sistemas técnicos que não são utilizados em permanência.

10.4. As inspecções referidas no ponto 10.2 e as medidas referidas no ponto 10.3 deveriam fazer parte da manutenção de rotina do navio.

11. DOCUMENTAÇÃO

11.1. A companhia deverá estabelecer e manter procedimentos de controlo de todos os documentos e dados relevantes para o SGS.

11.2. A companhia deverá garantir que:

- 1) Os documentos válidos estejam disponíveis em todos os locais pertinentes;
- 2) As alterações aos documentos sejam analisadas e aprovadas por pessoal autorizado; e
- 3) Os documentos obsoletos sejam prontamente recolhidos.

11.3. Os documentos utilizados para descrever e aplicar o SGS podem ser designados por «Manual de gestão da segurança». A documentação deverá ser conservada na forma que a companhia considerar mais adequada. Cada navio deverá ter a bordo toda a documentação que lhe disser respeito.

12. VERIFICAÇÃO, ANÁLISE E AVALIAÇÃO PELA COMPANHIA

12.1. A companhia deverá realizar auditorias internas para verificar se as actividades relacionadas com a segurança e a prevenção da poluição são conformes com o SGS.

12.2. A companhia deverá avaliar periodicamente a eficácia do SGS e proceder, quando necessário, à sua revisão em conformidade com os procedimentos que tenha estabelecido.

12.3. As auditorias deverão ser realizadas e as eventuais medidas correctivas tomadas em conformidade com procedimentos documentados.

12.4. O pessoal que efectua as auditorias não deverá estar relacionado com os sectores a auditar, a menos que tal seja impraticável devido à dimensão e natureza da companhia.

12.5. Os resultados das auditorias e análises deverão ser disponibilizados a todo o pessoal com responsabilidades no sector em questão.

12.6. O pessoal dirigente responsável pelo sector auditado deverá tomar medidas atempadas para corrigir as anomalias detectadas.

13. CERTIFICAÇÃO, VERIFICAÇÃO E CONTROLO

13.1. O navio deverá ser explorado por uma companhia para a qual tenha sido emitido um documento de conformidade pertinente para esse navio.

13.2. Para cada companhia que satisfaça os requisitos do Código ISM deverá ser emitido um documento de conformidade pela administração, por uma organização reconhecida pela administração ou pelo Governo do país, que actue por conta da administração, em que a companhia exerce actividade. Esse documento deverá ser aceite como prova de que a companhia tem capacidade para cumprir os requisitos do Código.

13.3. A bordo deverá existir cópia desse documento, para que o comandante, se a isso solicitado, o possa apresentar para verificação à administração ou a organizações por esta reconhecidas.

13.4. Para cada navio deverá ser emitido, pela administração ou por uma organização por esta reconhecida, um certificado designado por certificado de gestão da segurança. Ao emitir o certificado, a administração deverá certificar-se de que a companhia e a sua gestão a bordo operam em conformidade com o SGS aprovado.

13.5. A administração, ou uma organização por esta reconhecida, deverá verificar periodicamente o bom funcionamento do SGS aprovado para o navio.

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

Em 15 de Fevereiro de 1995, a Comissão apresentou ao Conselho a sua proposta de regulamento do Conselho, baseada no nº 2 do artigo 84º do Tratado relativo à gestão da segurança dos navios transbordadores *ro-ro* de passageiros ⁽¹⁾.

O Parlamento Europeu emitiu o seu parecer, em primeira leitura, em 14 de Junho de 1995 ⁽²⁾. O Comité Económico e Social emitiu o seu parecer em 31 de Maio de 1995 ⁽³⁾.

À luz dos referidos pareceres, a Comissão alterou a sua proposta, que enviou ao Conselho em 15 de Junho de 1995 ⁽⁴⁾.

Em 19 de Junho de 1995, o Conselho chegou a um acordo quanto ao projecto de posição comum com vista à adopção do regulamento, que adoptou em conformidade com o artigo 189ºC do Tratado em 28 de Setembro de 1995.

II. OBJECTIVO DA PROPOSTA

É objectivo desta proposta dar cumprimento à Resolução de 22 de Dezembro de 1994 sobre a segurança dos transbordadores *ro-ro* de passageiros ⁽⁵⁾, na qual o Conselho «convida a Comissão a apresentar propostas de decisão do Conselho relativas, nomeadamente, à aplicação obrigatória antecipada do Código internacional de gestão da segurança [Resolução A.741(18) da IMO] ⁽⁶⁾, a partir de 1 de Julho de 1996, a todos os serviços regulares de *ferries* de passageiros de ou para portos europeus, em conformidade com o direito internacional».

O Código ISM é um instrumento não obrigatório que entrará em vigor em 1 de Julho de 1996 e que recomenda às companhias de navegação a criação de um «Sistema de gestão da segurança» (SMS) que integra uma política empresarial, uma estrutura organizativa em terra e a bordo, um programa de formação, a gestão do pessoal e dos navios, bem como os procedimentos de controlo concebidos para a segurança da exploração dos navios e a protecção do ambiente.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

A posição comum adoptada pelo Conselho corresponde em grande medida à proposta alterada apresentada pela Comissão e tem em conta a maioria das alterações adoptadas pelo Parlamento Europeu. As restantes alterações introduzidas pelo Conselho não afectam o objectivo do projecto de regulamento, reforçando antes a eficácia prevista de algumas disposições ou mesmo clarificando-as.

A. Alterações pelo Parlamento aceites pelo Conselho

A maioria das alterações adoptadas pelo Parlamento Europeu foram aceites sem reserva, outras foram aceites no essencial e sujeitas a uma reformulação.

As alterações que se seguem foram também aceites pela Comissão.

⁽¹⁾ Doc. COM(95) 28 final 95/0028 (SYN).

⁽²⁾ Doc. PE 192.035.

⁽³⁾ JO nº C 236 de 11. 9. 1995, p. 42.

⁽⁴⁾ Doc. COM(95) 286 final.

⁽⁵⁾ JO nº C 379 de 31. 12. 1994, p. 8, ponto II.1.

⁽⁶⁾ Resolução A.871 (18) sobre o Código internacional de gestão para a segurança da exploração dos navios e a prevenção da poluição, adoptada pela Assembleia da IMO em 4 de Novembro de 1993. O texto do Código ISM vem anexo ao projecto de regulamento

- Alteração nº 1 (terceiro considerando do Conselho): aceite na versão alterada proposta pela Comissão.
- Alteração nº 5 (quinto considerando do Conselho).
- Alteração nº 6 (artigo 2º): na medida em que propõe uma definição de «serviço regular».
- Alteração nº 7 (artigo 4º): contudo, a palavra «pequenas» foi suprimida no nº 2. Quer o Conselho, quer a Comissão, consideram que é extremamente difícil definir «pequenas» companhias.
- Alteração nº 8 (ver artigo 11º do texto do Conselho).
- Alteração nº 9 [ver alínea i) do artigo 2º do texto do Conselho].
- Alteração nº 10 (nº 1 do artigo 5º).
- Alteração nº 11 (nº 4 do artigo 5º): o Conselho preferiu, no entanto, que fossem efectuadas verificações com uma periodicidade de pelo menos 30 meses, tendo considerado que uma verificação intercalar anual consituiria uma sobrecarga excessiva para os Estados-membros. O texto do Conselho corresponde às disposições mínimas do Código IMO. Contudo, a nova alínea b) do artigo 9º abre a possibilidade de uma posterior alteração desta periodicidade.
- Alteração nº 12 (nº 3 do artigo 5º).
- Alteração nº 14 (artigo 8º do texto do Conselho): tal como proposto pela Comissão, o Conselho suprimiu a expressão «e as divergências . . .».

B. Alterações do Parlamento, rejeitadas pelo Conselho

Todas as alterações que se seguem são também rejeitadas pela Comissão, se não houver nenhuma indicação em contrário.

- Alterações nºs 2, 3 e 4 (segundo considerando A e B e terceiro considerando): estas alterações introduzem novos considerandos relativos a matérias que excedem o âmbito do regulamento.
- Alteração nº 6 (artigo 2º): esta alteração foi rejeitada pelo facto de introduzir uma nova definição de «Navio de mar», que exclui os navios que navegam no interior ou na proximidade de águas abrigadas.
- Alteração nº 13 (artigo 7º): esta alteração poderia afectar o direito de um Estado-membro impor condições ao reinício do serviço em causa.
- Alteração nº 15 [primeira ⁽¹⁾ e segunda partes] (artigo 9º do Conselho): esta alteração foi rejeitada pelo facto de a Comunidade não ter competência para alterar o Código ISM.
- Alteração nº 16 (artigo 9ºA): este novo artigo foi considerado desnecessário e susceptível de interferir com as responsabilidades dos Estados-membros.

C. Principais alterações pelo Conselho não propostas pelo Parlamento

Nono considerando: este novo considerando destina-se a justificar, conjuntamente com o nº 3 do artigo 211º da Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS) (ver o final do nº 1 do artigo 4º), a aplicação antecipada do Código ISM às companhias e navios de passageiros de países terceiros que servem portos da Comunidade.

(1) A primeira parte foi aceite pela Comissão.

Décimo primeiro considerando: este novo considerando justifica o novo nº 2 do artigo 4º

Décimo segundo considerando: este novo considerando corresponde à nova redacção do artigo 5º

Último considerando: este novo considerando explica o novo nº 2 do artigo 11º

Artigo 3º: a palavra «independentemente» foi suprimida, pelo facto de poder ser interpretada como uma tentativa de aplicação extraterritorial da legislação comunitária.

Nº 1 do artigo 4º: a palavra «requisito» foi substituída por «condição», de forma a não dar a impressão de que seria exigida às companhias e navios um processo de autorização prévia para criar um serviço regular.

Nº 2 do artigo 5º, segundo parágrafo: corresponde ao nº 3 do artigo 5º da proposta da Comissão. Considerou-se que um Estado-membro apenas pode emitir documentos de conformidade para companhias que tenham o seu principal centro de actividades no seu território. A fim de ter em conta o disposto no nº 2 do artigo 13º do Código ISM foi previsto que os Estados do pavilhão da companhia serão consultados pelo Estado-membro de estabelecimento.

Nºs 5 e 6 do artigo 5º: correspondem aos nºs 2 e 3 do artigo 6º da proposta da Comissão. A redacção passou a ser mais explícita.

Artigo 7º: acrescentou-se a palavra «risco» no primeiro parágrafo. Foi alterado o final da alínea c) passando a retirada de uma suspensão de exploração a ser decidida não pela Comunidade, mas pelo organismo que tomou a decisão de suspensão. Os efeitos do pedido de retirada da suspensão pela Comunidade são justificados no décimo quarto considerando.

Artigo 9º: o Conselho acrescentou uma nova alínea b), cuja conteúdo é explicitado no comentário à alteração nº 11 do Parlamento Europeu (ver parte A).

Artigo 10º: o Conselho introduziu o processo do comité III a) da Decisão 87/373/CEE.