

# COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

COM(95) 28 final  
Bruxelas, 13.02.1995

95/0028 (SYN)

Proposta de

REGULAMENTO (CE) DO CONSELHO

RELATIVO À

GESTÃO DE SEGURANÇA DE NAVIOS TRANSBORDADORES RO-RO  
DE PASSAGEIROS.

(apresentada pela Comissão)

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### INTRODUÇÃO GERAL

1. A tragédia do afundamento do transbordador ro-ro estoniano "*Estonia*", quando efectuava a travessia Tallin-Estocolmo em 28 de Setembro de 1994 e que causou a morte de mais de 900 pessoas, voltou a chamar a atenção de todos os interessados para a urgência de se tomarem medidas para melhorar a segurança dos navios de passageiros. Este é mais um de uma longa lista de acidentes com transbordadores (*ferries*), de que se destacam o "*Scandinavian Star*" e o "*Herald of Free Enterprise*". O quadro reproduzido no anexo mostra as circunstâncias e as baixas de outros importantes acidentes com transbordadores registados desde 1980.

2. Em Fevereiro de 1993, a Comissão apresentou ao Parlamento e ao Conselho a comunicação "Uma política comum de segurança marítima"<sup>1</sup>, a qual incluía um programa de acção que contemplava igualmente a questão da segurança dos navios de passageiros. Algumas medidas concretas no que se refere à formação das tripulações, às sociedades de classificação e à inspecção de navios pelo Estado do porto aumentam significativamente a segurança dos transbordadores ro-ro. O Conselho adoptou, em 22 de Novembro de 1994, as duas primeiras propostas. Os serviços da Comissão estão igualmente a preparar uma proposta relativa às normas de construção para navios de passageiros ainda não abrangidos por convenções internacionais.

3. Um elemento importante continua a faltar: a gestão dos transbordadores ro-ro em matéria de segurança. A maior parte dos sectores de alto risco dispõe de normas e procedimentos de segurança claros e detalhados que abrangem todos os aspectos da actividade. O sector marítimo está atrasado neste domínio. A Organização Marítima Internacional (IMO) reconheceu este facto, tendo desenvolvido esforços que culminaram na adopção da Resolução IMO A.741(18) sobre o *International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention* (Código ISM) (Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição). Essa resolução irá integrar a Convenção SOLAS 74 (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar), mas só se aplicará aos transbordadores ro-ro a partir de 1 de Julho de 1998. Além disso, a redacção do Código ISM mostra que se trata de uma recomendação.

4. No ponto 28 do capítulo 2 da comunicação supramencionada, a Comissão indicava já a necessidade de se examinar a aplicação obrigatória específica do referido código aos navios de passageiros. O prazo proposto pela IMO (Julho de 1998) é demasiado longo. A Comissão propõe, assim, que se antecipe tal prazo (Julho de 1996, como sugerido pelo

---

<sup>1</sup> COM(93)66 final, de 24 de Fevereiro de 1993

Conselho na sua Resolução de 22 de Dezembro de 1994<sup>2</sup>) e que se garanta que todas as disposições do código são de aplicação obrigatória por todas as companhias que exploram serviços de transbordadores ro-ro com destino ou partida de portos da Comunidade. Isso garantiria que, a partir de 1 de Julho de 1996, todas as companhias que exploram transbordadores ro-ro, independentemente da bandeira sob a qual estes navegam, dispõem de uma política integrada de gestão em matéria de segurança para aplicação a bordo de todos os seus transbordadores ro-ro.

## NECESSIDADE DE UM REGULAMENTO DO CONSELHO

5. a) Quais os objectivos da acção prevista relativamente às obrigações da Comunidade?

A obrigação da Comunidade neste contexto é garantir a segurança do transporte marítimo (nº 2 do artigo 84º do Tratado em conexão com o nº 1, alínea c), do artigo 75º). Mais concretamente, o objectivo da acção proposta é a segurança dos transbordadores ro-ro de passageiros que efectuam serviços regulares a partir de portos da Comunidade. Esta é, de facto, uma das componentes da política comum de segurança marítima adoptada pela Comissão em 23 de Fevereiro de 1993. Além disso, o Conselho adoptou em Dezembro de 1994 uma resolução sobre a segurança dos transbordadores ro-ro de passageiros<sup>3</sup>, que convida a Comissão a apresentar uma proposta sobre a aplicação obrigatória e antecipada do Código Internacional de Gestão da Segurança (Resolução IMO A.741(18)) em todos os transbordadores ro-ro de passageiros que efectuam serviços regulares com destino ou partida de portos comunitários, em conformidade com a legislação internacional.

- b) A acção prevista é da competência exclusiva da Comunidade ou da competência desta e dos Estados-membros?

A acção prevista é da competência simultaneamente da Comunidade e dos Estados-membros.

- c) Qual a dimensão comunitária do problema?

Milhões de cidadãos europeus e muitos outros em viagem na Europa recorrem a este tipo de transporte, com destino ou partida de centenas de

---

<sup>2</sup> JO nº C 379 de 31.12.94, p.8

<sup>3</sup> Ver nota de rodapé 2

portos comunitários. Todos os Estados-membros são parte interessada, uma vez que são Estado de bandeira. Entre eles, treze são duplamente parte interessada, uma vez que são responsáveis pela exploração segura de carreiras de transbordadores ro-ro com destino e partida dos seus portos. Além disso, é necessário evitar distorções da concorrência entre portos comunitários.

d) Qual a solução mais eficaz quando se comparam os recursos da Comunidade e os dos Estados-membros?

Uma acção a nível comunitário assegurará a aplicação antecipada e simultânea das disposições do Código Internacional de Gestão da Segurança (Código ISM), numa base obrigatória e sem distorções da concorrência entre serviços de ferry e portos a nível da Comunidade.

e) Qual o valor acrescentado da acção prevista pela Comunidade e quais os custos de não se intervir?

O valor acrescentado do presente regulamento consiste no aumento da segurança no mar a três níveis:

a) o regime do regulamento tornar-se-á aplicável dois anos antes do regime ISM da IMO;

b) as disposições do Código ISM não são obrigatórias, insuficiência esta que o regulamento colmata;

c) o sistema de gestão da segurança aplicado por cada transbordador ro-ro que efectue um serviço regular com destino ou partida de um porto comunitário terá de ser considerado satisfatório por um Estado-membro. Este aspecto é particularmente importante, uma vez que os Estados-membros se mostram relutantes em confiar unicamente nas administrações de muitos Estados terceiros que são Estado de bandeira para garantir a aplicação adequada das regras de segurança gerais.

Descritos em termos monetários, os custos de não se intervir limitam-se ao valor dos danos em transbordadores ro-ro e infraestruturas marítimas e ao custo da reparação das vias de acesso marítimo. O custo principal da inacção, no entanto, é pago em vidas humanas, como o recente afundamento do "Estonia" demonstrou.

f) Quais as modalidades de acção à disposição da Comunidade?

A única maneira de a Comunidade alcançar o objectivo da aplicação antecipada e obrigatória das disposições do Código ISM, conforme já acordado pelo Conselho, é a adopção de um regulamento que estabeleça uma data mais próxima para a aplicação directa.

g) É necessária uma regulamentação uniforme ou será suficiente uma directiva que estabeleça os objectivos gerais deixando a cargo dos Estados-membros as medidas de execução?

É necessária uma regulamentação uniforme na forma de um regulamento, pelas razões apresentadas atrás. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, o regulamento proposto estabelecerá, a nível comunitário, regras para a gestão em matéria de segurança dos navios ro-ro de passageiros aceites a nível internacional e apoiadas por todos os Estados-membros. Actuar por meio de uma directiva implicaria um período adicional para a transposição para o direito interno dos Estados-membros, de duração suficiente para que todos os procedimentos parlamentares fossem respeitados, e iria, portanto, contrariar o objectivo de se aplicar o Código bem antes da data fixada pela IMO.

### **TEOR DO REGULAMENTO**

6. O regulamento estabelece disposições para a aplicação obrigatória das disposições do Código ISM a todos os transbordadores ro-ro que efectuem serviços regulares com destino ou partida de portos da Comunidade Europeia.
7. A partir da entrada em vigor do regulamento em 1 de Janeiro de 1996, as companhias terão de definir políticas de gestão da segurança a aplicar na própria companhia e a bordo de todos os transbordadores ro-ro por ela explorados. Essas políticas devem entrar em aplicação em 1 de Julho de 1996, caso contrário não será autorizada a exploração dos transbordadores ro-ro.
8. A autorização para serviços a partir dos respectivos portos compete a cada Estado-membro. Assim, os Estados-membros devem exercer esta competência para garantir que as companhias cumprem os requisitos de gestão da segurança impostos pelo regulamento, controlando quer as companhias quer os navios que estas exploram.
  - a) Relativamente a um navio que arvore a bandeira de um Estado-membro, compete a este controlar a conformidade. Relativamente a uma companhia estabelecida num Estado-membro, compete igualmente a este controlar a conformidade a nível da companhia. Uma vez certificada a conformidade a nível da companhia por um Estado-membro, os restantes podem e devem confiar nessa certificação.
  - b) Relativamente a um navio que arvore a bandeira de um Estado terceiro, o Estado-membro do porto de destino do transbordador ro-ro deve verificar se o navio e a companhia que o explora cumprem as disposições do regulamento de modo que o satisfaça.
  - c) Relativamente a companhias estabelecidas fora da Comunidade, um Estado-

membro só pode certificar-se da conformidade da companhia com base em provas documentais. Nos casos em que considere não poder confiar apenas nas provas documentais, o Estado-membro pode requerer outras provas.

d) O regulamento não contempla o caso das companhias estabelecidas na Comunidade que exploram transbordadores ro-ro apenas no exterior da Comunidade. O nível de gestão da segurança dessas companhias e respectivos navios será melhorado em tempo útil com a aplicação do Código ISM via a Convenção SOLAS.

Quando verificar que uma companhia que efectua serviços regulares a partir dos seus portos constitui um perigo para a segurança, embora tenha sido emitido ou reconhecido um certificado de conformidade válido, um Estado-membro pode suspender a exploração até que o perigo tenha sido eliminado. Essa suspensão deve ser notificada rapidamente à Comissão, a qual analisará o assunto e decidirá, com a assistência de um comité, se a suspensão se justifica ou se deverá revogá-la.

9. O regulamento especifica que a conformidade deve ser controlada todos os anos, pelo menos, e que um Estado-membro que deseje delegar ou recorrer a outro organismo para essa verificação só poderá delegar ou recorrer a organizações que reconhecidamente satisfaçam os requisitos de qualidade impostos pela Directiva 94/57/CE do Conselho, de 4 de Novembro de 1994, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção de navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas<sup>4</sup>.

10. A Comissão, com a assistência de um comité, pode alterar as disposições específicas retiradas do Código ISM para as adaptar a futuros desenvolvimentos, sobretudo em instâncias internacionais. Em virtude desses desenvolvimentos, a Comissão poderá, mediante o mesmo procedimento, alterar a definição de organização reconhecida e incluir no anexo orientações para as administrações sobre a aplicação do Código ISM. Isto poderá ser necessário para incorporar novas resoluções da IMO relativas à aplicação do Código ISM, como as orientações ainda em preparação no âmbito desta organização. Outra tarefa para o comité é a que atrás se menciona, isto é, aconselhar sobre a manutenção ou não de medidas de suspensão tomadas pelos Estados-membros.

---

<sup>4</sup> JO n° L 319 de 12.12.94, p.20

## CONSIDERAÇÕES ESPECIAIS

### Artigo 1º

Define o objectivo do regulamento: melhorar a segurança no mar e a prevenção da poluição marítima por meio do estabelecimento e aplicação pelas companhias de sistemas de gestão da segurança adequados.

### Artigo 2º

Contém as definições dos termos fundamentais do regulamento.

### Artigo 3º

Define que companhias são abrangidas pelo regulamento: nomeadamente, as companhias que exploram transbordadores ro-ro em serviços regulares com destino ou partida de portos da Comunidade.

### Artigo 4º

Estabelece as obrigações das companhias. Estas devem cumprir as disposições do Código ISM tal como constam do anexo, mas como se as mesmas fossem obrigatórias. O cumprimento desta obrigação será condição essencial para a autorização para explorarem transbordadores ro-ro em serviços regulares com destino ou partida de portos da Comunidade.

### Artigo 5º

Estabelece as obrigações de cada Estado-membro enquanto Estado de bandeira. Estas obrigações dizem respeito à certificação, pelos Estados-membros, do cumprimento do anexo pelas companhias que exploram transbordadores ro-ro que arvoram as respectivas bandeiras.

O nº 1 estabelece que os Estados-membros são responsáveis por controlar o cumprimento do regulamento pelas companhias que exploram transbordadores ro-ro que arvoram as respectivas bandeiras.

O nº 2 rege a possibilidade de os Estados-membros delegarem ou recorrerem total ou parcialmente a pessoas ou organismos exteriores às respectivas administrações, limitando esta possibilidade a organizações reconhecidas na acepção da Directiva 94/57/CE do Conselho relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção de navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas.

O nº 3 estabelece o princípio do reconhecimento mútuo dos documentos de conformidade emitidos por, ou em nome de, outros Estados-membros para as companhias estabelecidas nos respectivos territórios, para efeitos de certificação.

O nº 4 estabelece que o controlo referido nos dois primeiros números deve ser efectuado pelo menos todos os anos.

#### Artigo 6º

O nº 1 obriga os Estados-membros a assegurarem que as companhias e os transbordadores ro-ro cumprem o presente regulamento, como condição para a exploração de serviços regulares de transbordadores ro-ro a partir dos seus portos.

O nº 2 proíbe os Estados-membros de recusarem a autorização de prestação de serviços regulares a partir dos seus portos por transbordadores ro-ro que disponham de certificados emitidos por outros Estados-membros, por razões de incumprimento das disposições do Código ISM. Esses certificados devem ser considerados satisfatórios para aquele efeito.

O nº 3 trata da questão dos certificados emitidos por Estados terceiros. Os Estados-membros podem considerar satisfatórios esses certificados e autorizar que os transbordadores ro-ro que deles dispõem efectuem serviços regulares a partir dos seus portos. Note-se que este número não se refere ao reconhecimento, pelos Estados-membros, da validade intrínseca dos certificados emitidos por Estados terceiros. Os navios que disponham desses certificados continuarão a ser autorizados a entrar em portos da Comunidade. O que se diz é que, *antes de autorizar uma companhia a prestar serviços regulares* a partir de um porto de um Estado-membro, este tem o direito e o dever de se certificar que as disposições do Código ISM incorporadas no regulamento são cumpridas e pode considerar garantia suficiente o facto de os certificados pertinentes terem sido emitidos por uma administração competente do Estado terceiro.

#### Artigo 7º

Um Estado-membro pode, por motivo de perigo grave para a segurança ou o ambiente, suspender a prestação do serviço, embora a companhia possua um documento de conformidade, submetendo o assunto à Comissão. Esta decidirá então, assistida por um comité consultivo, se a suspensão se justifica e pode ou não manter-se.

#### Artigo 8º

Este artigo prevê a possibilidade de a Comissão alterar a definição de "organização reconhecida", "Código ISM" e o correspondente anexo e tomar decisões quanto a suspensões de autorizações pelos Estados-membros, com a assistência dum comité consultivo.

#### Artigo 9º

A Comissão é assistida por um comité, que actua em conformidade com um procedimento consultivo (procedimento 1 da Decisão 87/373/CEE do Conselho, de 13 de Julho de 1987, que fixa as modalidades de exercício da competência de execução



atribuída à Comissão<sup>5</sup>). O comité é o estabelecido no artigo 12º da Directiva 93/75/CE 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<sup>6</sup>. Este comité é igualmente o previsto na proposta de Directiva 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 trabalho a bordo dos navios<sup>7</sup>.

#### Artigo 10º

O regulamento entrará em vigor em 1 de Janeiro de 1996 e será aplicável a partir de 1 de Julho de 1996, as mais próximas datas possível, por forma a antecipar-se à data de entrada em vigor do Código ISM a nível internacional.

#### Anexo

O anexo contém o Código Internacional de Gestão da Segurança adoptado pela Organização Marítima Internacional por meio da Resolução A.741(18) da Assembleia de 4 de Novembro de 1993.

---

<sup>5</sup> JO nº L 197 de 18.7.87, p.33

<sup>6</sup> JO nº L 247 de 5.10.93, p.19

<sup>7</sup> JO nº C

**ANEXO**

**Acidentes graves com transbordadores ("Estonia" excluído) desde 1980**

<b>Navio</b>	<b>Data do acidente</b>	<b>Local do acidente</b>	<b>Causa do acidente</b>	<b>Nº de mortos</b>
Don Juan	Abril 1980	Filipinas	Colisão com barça	Mais de 1000
Tampomas II	Janeiro 1981	Indonésia	Incêndio a bordo	431, oficialmente
Sarnia	Maior 1986	Rio Meghna, Bangladesh	Virou-se, num temporal	600
Admiral Nakhinov	Agosto 1986	Mar Negro	Colisão com cargueiro	425
Herald of Free Enterprise 1987	Março Bélgica	Zeebrugge,	Porta aberta	193
Dona Paz	Dezembro 1987	Mar Subuyan, Filipinas	Colisão com petroleiro	4386
Rosalie	1988	Estreito San Bemardino, Filipinas	Afundou-se	400
Bintang Madura	1988	Mar de Java, Indonésia		Mais de 200
Scandinavian Star	1990	Skaggerak	Incêndio	158
Ferry egípcio	Dezembro 1991	Perto do porto de Safaga	Recife de coral	460
Moby Prince	1991	Ao largo de Génova, Itália	Colisão	140
Neptune	1993	Ao largo de Port-au-Prince, Haiti	Afundou-se	Cerca de 2000
Jan Heweliusz	Janeiro 1993	Mar Báltico	Mar alteroso	Mais de 50

Ferry do Bangladesh	Agosto 1994	Rio Meghna	Remoinho	350
<b>Navio</b>	<b>Data do acidente</b>	<b>Local do acidente</b>	<b>Causa do acidente</b>	<b>Nº de mortos</b>
Ferry do Bangladesh	Outubro 1994	Baía de Bengala	Mau tempo	Mais de 100

Fonte: *ITF News*, 17 de Novembro de 1994, p. 28

Proposta de

REGULAMENTO (CE) DO CONSELHO

RELATIVO À  
GESTÃO DE SEGURANÇA DE NAVIOS TRANSBORDADORES RO-RO  
DE PASSAGEIROS.

**O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA**

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 84.º, e em conformidade com o procedimento referido no artigo 189.º-C do Tratado,

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

Em cooperação com o Parlamento Europeu<sup>2</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social<sup>3</sup>,

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

Considerando que foi aprovado pela IMO, em 4 de Novembro de 1993 e na presença dos Estados-membros, o Código Internacional de Gestão da Segurança, que prevê a exploração segura dos navios e a prevenção da poluição (Resolução A.741 (18) da IMO), o qual, via a sua incorporação 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 o Código Internacional de Gestão da Segurança não tem ainda carácter obrigatório mas recomendatório;

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

Considerando que a questão mais urgente para a Comunidade é a gestão dos navios ro-ro de passageiros em matéria de segurança;

Considerando que, na sua resolução de 22 de Dezembro de 1994 sobre a segurança dos transbordadores ro-ro de passageiros, o Conselho convidou a Comissão a apresentar uma proposta sobre a aplicação obrigatória e antecipada do Código Internacional de Gestão da Segurança (Resolução IMO A.741(18)) a todos os transbordadores ro-ro de passageiros que efectuam serviços regulares com destino ou partida de portos europeus, no respeito pelo direito internacional;

---

<sup>1</sup> JO C

<sup>2</sup> JO C

<sup>3</sup> JO C

Considerando que a aplicação estrita e obrigatória é necessária para garantir o estabelecimento e a manutenção de sistemas de gestão em matéria de segurança pelas companhias que exploram transbordadores ro-ro de passageiros, quer a nível das próprias companhias quer a nível dos navios;

Considerando que a segurança dos navios é fundamentalmente da responsabilidade do Estado de bandeira e que os Estados-membros podem assegurar que os transbordadores que arvoram as respectivas bandeiras e as companhias que os exploram cumpram regras adequadas de gestão em matéria de segurança; que a única maneira de se garantir a segurança dos transbordadores ro-ro explorados ou que se pretenda explorar em serviços regulares a partir dos portos dos Estados-membros, independentemente da bandeira que arvore, é estes exigirem que aqueles cumpram efectivamente as regras de segurança como condição para poderem efectuar os referidos serviços;

Considerando que os Estados-membros devem ter a possibilidade de suspender a exploração de certos transbordadores ro-ro a partir dos seus portos se considerarem que os mesmos representam um risco sério para a segurança ou o ambiente, sob reserva de uma decisão da Comissão, assistida por um comité consultivo;

Considerando que a verificação do cumprimento das regras de segurança uma vez por ano deverá garantir que as companhias desenvolvam esforços continuados para manterem o nível de gestão em matéria de segurança exigido;

Considerando que os Estados-membros poderão ter necessidade de delegar ou recorrer a organismos especializados para efeitos do cumprimento das obrigações que lhes incumbem por força do presente regulamento; que a maneira adequada de garantir um nível de controlo uniforme e conveniente é exigir que tais organismos satisfaçam os requisitos da Directiva 94/57/CE do Conselho relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção de navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas<sup>4</sup>;

Considerando que é necessário recorrer a um comité de carácter consultivo que assista a Comissão, para assegurar que as normas estabelecidas no presente regulamento, incluindo os requisitos para as organizações reconhecidas, se mantêm adequadas e, tanto quanto possível, alinhadas com as normas internacionais;

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

---

**ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:**

**Artigo 1º**

O presente regulamento tem por objectivo aumentar a gestão de segurança, a exploração, e a prevenção da poluição dos transbordadores ro-ro que efectuem serviços regulares com destino ou partida de portos da Comunidade Europeia assegurando:

- o estabelecimento e a manutenção, pelas companhias, de sistemas de gestão em matéria de segurança instalados a bordo dos navios e em terra, e
- o controlo destes sistemas pelas administrações do Estado de bandeira e do Estado do porto.

**Artigo 2º**

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

"Transbordador ro-ro": um navio de passageiros de alto-mar equipado de forma a permitir o embarque e o desembarque directos em marcha de veículos rodoviários e ferroviários, e que transporta mais de 12 passageiros;

"Companhia": o proprietário de um transbordador ro-ro, ou qualquer outra organização ou pessoa, como o gestor ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela exploração do transbordador ro-ro;

"Organização reconhecida": um organismo reconhecido em conformidade com as disposições da Directiva 94/57/CE do Conselho, de 22 de Novembro de 1994, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção de navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas<sup>1</sup>;

"Código ISM": o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição, adoptado pela Organização Marítima Internacional por meio da Resolução A.741(18) da Assembleia de 4 de Novembro de 1993 e anexado ao presente regulamento;

"Administração": o Governo do Estado cuja bandeira o transbordador ro-ro está autorizado a arvorar;

"Documento de conformidade": o documento emitido para as companhias em conformidade com o presente regulamento;

"Certificado de gestão da segurança": o certificado emitido para os transbordadores ro-

---

<sup>1</sup> JO nº L 319 de 12.12.94, p.20

ro em conformidade com o presente regulamento.

### Artigo 3º

O presente regulamento aplica-se às companhias, independentemente do local onde foram constituídas, tenham estabelecimento ou actividade, que explorem, no mínimo, um transbordador ro-ro que efectue um serviço regular com destino ou partida de um porto da Comunidade Europeia, independentemente da bandeira que arvore.

### Artigo 4º

Todas as companhias devem satisfazer a totalidade das disposições dos parágrafos 1.2 a 13.5 do Código ISM, com a redacção que aqui lhes é dada, como se as disposições do mesmo fossem obrigatórias e não apenas recomendatórias, como condição para a prestação de serviços regulares com destino ou partida de um porto da Comunidade Europeia.

### Artigo 5º

1. Os Estados-membros devem satisfazer, relativamente às companhias e aos transbordadores ro-ro, as disposições dos parágrafos 13.2, 13.4 e 13.5 do Código ISM, com a redacção que aqui lhes é dada, como se as disposições do mesmo fossem obrigatórias e não apenas recomendatórias.
2. Para efeitos do presente regulamento, os Estados-membros apenas podem autorizar, ou recorrer a, total ou parcialmente, organizações reconhecidas.
3. Para efeitos do parágrafo 13.2 do Código ISM, com a redacção que aqui lhe é dada, um documento de conformidade emitido pelas autoridades de um Estado-membro em cujo território uma companhia conduza as suas actividades ou por uma Organização Reconhecida agindo em seu nome será aceite pelos outros Estados-membros.
4. Para efeitos do parágrafo 13.5 do Código ISM, com a redacção que aqui lhe é dada, será efectuada uma verificação pelo menos uma vez por ano.

### Artigo 6º

1. Os Estados-membros certificar-se-ão do cumprimento efectivo das disposições do presente regulamento antes de autorizarem qualquer companhia a explorar serviços regulares de transbordadores ro-ro com destino ou partida dos seus portos.

2. Para efeitos do nº 1, cada Estado-membro aceitará os certificados emitidos pelas autoridades dos outros Estados-membros.
3. Cada Estado-membro reconhecerá os documentos de conformidade e os certificados de gestão da segurança emitidos pelas administrações de terceiros países ou por Organizações Reconhecidas agindo em seu nome se considerar que os mesmos garantem que são observadas as disposições do presente regulamento.

#### Artigo 7º

Um Estado-membro que considere que uma companhia, apesar de possuir um documento de conformidade, não pode efectuar serviços regulares com destino ou partida dos seus portos por motivo de perigo grave para a segurança de pessoas ou bens ou para o ambiente, pode suspender a exploração desse serviço até que o perigo tenha sido eliminado.

Nas circunstâncias atrás descritas, aplica-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 verifica se a decisão se justifica por motivo de perigo grave para a segurança ou o ambiente;
- c) Nos termos do procedimento estabelecido no nº 2 do artigo 9º, a Comissão comunica ao Estado-membro se a decisão por este tomada, de suspender a autorização, se justifica por motivo de perigo grave para a segurança ou o ambiente e, em caso negativo, revoga essa decisão.

#### Artigo 8º

Para atender aos desenvolvimentos a nível internacional,

- (1) a definição de "Código ISM" dada no artigo 2º,
- (2) o anexo,
- (3) a definição de "organização reconhecida" dada no artigo 2º,

podem ser alteradas, em particular para introdução no anexo de eventuais orientações para as administrações quanto à aplicação do Código ISM, em conformidade com o procedimento estabelecido no nº 2 do artigo 9º.



### Artigo 9º

1. A Comissão será assistida pelo Comité instituído pelo nº 1 do artigo 12º da Directiva 93/75/CE<sup>2</sup>.
2. Quando é feita referência ao presente número, é aplicável o seguinte procedimento:
  - a) O representante da Comissão apresenta ao Comité referido no nº 1 um projecto das medidas a adoptar;
  - b) O Comité emite o seu parecer sobre o projecto num prazo que o presente pode fixar em função da urgência do assunto, se necessário recorrendo a votação;
  - c) O parecer é exarado em acta; além disso, cada Estado-membro tem o direito de requerer que a sua posição seja registada na acta;
  - d) A Comissão dará a maior atenção ao parecer do Comité, informando-o da forma como o mesmo foi tido em conta.

### Artigo 10º

O presente regulamento entra em vigor em 1 de Janeiro de 1996 e é aplicável a partir de 1 de Julho de 1996.

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

---

<sup>2</sup> JO nº L 247 de 5.10.93, p. 19 - Directiva relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes

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))**

**PRESCRIÇÕES RELATIVAS À GESTÃO DA SEGURANÇA E À PREVENÇÃO  
DA POLUIÇÃO**

**ÍNDICE**

**Preâmbulo**

1. Generalidades
  - 1.1 Definições
  - 1.2 Objectivos
  - 1.3 Aplicação
  - 1.4 Requisitos funcionais de um sistema de gestão da segurança
2. Política de segurança e de protecção do ambiente
3. Responsabilidades e autoridade da companhia
4. Pessoa(s) designada(s)
5. Responsabilidades e autoridade do capitão
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 perigosas
  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 capitães 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 assegurar e manter níveis elevados de segurança e de protecção do ambiente.
4. Reconhecendo que cada companhia de navegação ou armador 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 da 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 e tal como possa vir a ser alterado pela Organização.

1.1.2 "Companhia" é o proprietário do navio, ou qualquer outra organização ou pessoa, como o gestor 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 cuja bandeira 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 os danos no ambiente, em particular o meio marinho, e os danos materiais.

1.2.2 Os objectivos das companhias a nível da gestão deveriam ser, nomeadamente:

- .1 proporcionar práticas de exploração e um ambiente de trabalho seguros nos navios;
- .2estabelecer medidas de segurança contra todos os riscos identificados; e
- .3melhorar 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 deveria garantir:

- .1 que são cumpridas as regras e regulamentos obrigatórios; e
- .2 que são tidos em consideração os códigos, orientações e normas aplicáveis recomendadas pela Organização, as Administrações, as sociedades de classificação e as organizações do sector marítimo.

#### 1.3

#### Aplicação

As prescrições do presente Código podem ser aplicadas a todos os navios.

#### 1.4 Requisitos funcionais de um sistema de gestão da segurança

Cada companhia deveria desenvolver, aplicar e manter um sistema de gestão da segurança (SMS) que incluísse os seguintes requisitos funcionais:

- .1 uma política de segurança e de protecção do ambiente;
- .2 instruções e procedimentos para a exploração segura dos navios e a protecção do ambiente consentâneos com a legislação internacional e a legislação do Estado de bandeira pertinentes;
- .3níveis de autoridade bem definidos e vias de comunicação entre o pessoal em terra, entre o pessoal a bordo e entre ambos;
- .4procedimentos para a comunicação de acidentes e de casos de incumprimento das disposições do presente Código;
- .5procedimentos para a preparação e a intervenção em situações de emergência; e
- .6procedimentos de auditoria interna e de controlo da gestão.

## 2. POLÍTICA DE SEGURANÇA E DE PROTECÇÃO DO AMBIENTE

2.1 A companhia deveria estabelecer uma política de segurança e de protecção do ambiente que definisse como alcançar os objectivos enunciados no parágrafo 1.2.

2.2 A companhia deveria assegurar que essa política é 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 é o proprietário, este deverá comunicar à Administração a designação completa daquela e todos os elementos a ela referentes.

3.2 A companhia deveria 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 têm incidências nestas.

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(S) DESIGNADA(S)

Para garantir a segurança da exploração de cada navio e assegurar a ligação entre si e as pessoas a bordo, cada companhia deveria, conforme fosse adequado, designar uma ou mais pessoas em terra com acesso directo ao mais alto nível da direcção. A responsabilidade e autoridade da pessoa ou pessoas designadas deveriam 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 CAPITÃO

5.1 A companhia deveria definir e estabelecer por escrito claramente as responsabilidades do capitão no que respeita:

- .1 à aplicação da política da companhia em matéria de segurança e de 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 SMS e à comunicação das respectivas deficiências à direcção em terra.

#### 5.2

A companhia deveria garantir que o SMS aplicado a bordo dos navios demarca expressamente a autoridade do capitão. A companhia deveria estabelecer no SMS que o capitão tem a autoridade suprema e a responsabilidade por tomar decisões em matéria de segurança e de prevenção da poluição e por solicitar assistência à companhia em caso de necessidade.

### 6. RECURSOS E PESSOAL

6.1 A companhia deveria assegurar que o capitão:

- .1 possui as qualificações necessárias para comandar;
- .2 conhece perfeitamente o sistema de gestão da segurança da companhia; e
- .3 conta com o apoio necessário para desempenhar com segurança as funções de capitão.

#### 6.2

A companhia deveria assegurar que cada navio é lotado com marítimos qualificados, certificados e medicamente aptos em conformidade com os requisitos nacionais e internacionais aplicáveis

6.3 A companhia deveria estabelecer procedimentos que garantissem que o pessoal recém-contratado ou afectado a novas funções relacionadas com a segurança e a protecção do ambiente é devidamente instruído nas suas obrigações. As instruções que fosse essencial fornecer previamente à largada do navio deveriam ser identificadas, estabelecidas por escrito e transmitidas.

6.4 A companhia deveria assegurar que todo o pessoal envolvido no SMS tem um entendimento adequado das regras, regulamentos, códigos e orientações relevantes.

6.5 A companhia deveria estabelecer e manter procedimentos para determinar que formação poderá ser necessária para o SMS e garantir que todo o pessoal interessado recebe essa formação.

6.6 A companhia deveria estabelecer procedimentos para que os membros do pessoal do navio pudessem dispor das informações sobre o SMS necessárias numa língua ou línguas de trabalho que conheçam.

6.7 A companhia deveria assegurar que os membros do pessoal do navio são capazes de comunicar eficazmente entre si para a execução das tarefas relacionadas com o SMS.

## 7. ELABORAÇÃO DE PLANOS PARA AS OPERAÇÕES A BORDO

A companhia deveria 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 deveriam ser definidas e atribuídas a pessoal qualificado.

## 8. PREPARAÇÃO PARA SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA

8.1 A companhia deveria estabelecer procedimentos para a identificação, descrição e resposta a situações de emergência potenciais a bordo.

8.2 A companhia deveria estabelecer programas de exercícios para preparação para acções de emergência.

8.3 O SMS deveria prever medidas para assegurar que a organização da companhia está 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 PERIGOSAS

9.1 O SMS deveria prever procedimentos para garantir que os casos de incumprimento, acidentes e ocorrências potencialmente perigosas são comunicadas à companhia e investigadas e analisadas com o objectivo de reforçar a segurança e a prevenção da poluição.

9.2 A companhia deveria estabelecer procedimentos para a aplicação de medidas correctivas.

## 10. MANUTENÇÃO DO NAVIO E DO EQUIPAMENTO

10.1 A companhia deveria estabelecer procedimentos para garantir que a manutenção dos navios é feita em conformidade com as disposições das regras e regulamentos relevantes e com as disposições suplementares que eventualmente tivesse estabelecido.

10.2 Para dar cumprimento a essas disposições, a companhia deveria garantir que:

- .1 são realizadas inspecções a intervalos adequados;
- .2 todos os casos de incumprimento, bem como as respectivas causas, se conhecidas, são comunicados;
- .3 são tomadas as medidas correctivas necessárias; e
- .4 são conservados registos destas actividades.

10.3 A companhia deveria estabelecer a nível do SMS procedimentos para a identificação dos equipamentos e sistemas técnicos cuja avaria imprevista possa dar origem a situações perigosas. O SMS deveria prever medidas específicas para o reforço da fiabilidade desses equipamentos e sistemas. Tais medidas deveriam 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 parágrafo 10.2 e as medidas referidas no parágrafo 10.3 deveriam fazer parte da manutenção de rotina do navio.

## 11. DOCUMENTAÇÃO

11.1 A companhia deveria estabelecer e manter procedimentos de controlo de todos os documentos e dados relacionados com o SMS.

11.2 A companhia deveria garantir que:

.1 os documentos válidos estão disponíveis em todos os locais pertinentes;

.2 as alterações aos documentos são analisadas e aprovadas por pessoal autorizado; e

.3 os documentos obsoletos são prontamente recolhidos.

11.3 Os documentos utilizados para descrever e aplicar o SMS podem ser designados por "Manual de gestão da segurança". A documentação deveria ser conservada na forma que a companhia considerasse mais adequada. Cada navio deveria ter a bordo toda a documentação a ele relativa.

## 12. VERIFICAÇÃO, ANÁLISE E AVALIAÇÃO PELA COMPANHIA

12.1 A companhia deveria realizar auditorias internas para verificar se as actividades relacionadas com a segurança e a prevenção da poluição são conformes com o sistema de gestão da segurança.

12.2 A companhia deveria avaliar periodicamente a eficácia do SMS e proceder, quando necessário, à revisão deste em conformidade com os procedimentos que tivesse estabelecido.

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

12.4 O pessoal que efectua as auditorias não deveria 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 deveriam ser disponibilizados a todo o pessoal com responsabilidades no sector auditado.



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

### 13. CERTIFICAÇÃO, VERIFICAÇÃO E CONTROLO

13.1 O navio deveria ser explorado por uma companhia para a qual tivesse sido emitido um documento de conformidade a ele relativo.

13.2 Para cada companhia que satisfaça as prescrições do Código ISM deveria ser emitido um documento de conformidade pela Administração, uma organização reconhecida pela Administração ou o Governo do país, agindo por conta da Administração, em que a companhia conduz as suas actividades. Esse documento deveria ser aceite como prova de que a companhia tem capacidade para cumprir as prescrições do Código.

13.3 A bordo deveria existir cópia desse documento, para que o capitão, se a isso solicitado, o pudesse apresentar para verificação pela Administração ou por organizações por esta reconhecidas.

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

13.5 A Administração, ou uma organização por ela reconhecida, deveria verificar periodicamente o bom funcionamento do sistema de gestão da segurança aprovado para o navio.

ISSN 0257-9553

COM(95) 28 final

# DOCUMENTOS

PT

07

---

N.º de catálogo : CB-CO-95-036-PT-C

ISBN 92-77-85318-2

---

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

L-2985 Luxemburgo