



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 25.11.1996
COM(96) 574 final

96/0281 (SYN)

PROPOSTA DE DIRECTIVA DO CONSELHO
RELATIVA AO REGISTO DAS PESSOAS QUE VIAJAM
EM NAVIOS DE PASSAGEIROS

(apresentada pela Comissão)

ÍNDICE

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

INTRODUÇÃO GERAL	2
OBJECTIVO DA LEGISLAÇÃO	6
JUSTIFICAÇÃO DE UMA DIRECTIVA DO CONSELHO	6
TEOR DA DIRECTIVA DO CONSELHO	8
CONSIDERAÇÕES ESPECIAIS	10

ACTO LEGISLATIVO	14
-------------------------	-----------

DECISÃO DO COMITÉ MISTO DO EEE	23
---------------------------------------	-----------

FICHA FINANCEIRA	25
-------------------------	-----------

FICHA DE AVALIAÇÃO DO IMPACTO	28
--------------------------------------	-----------

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

INTRODUÇÃO GERAL

1. No rescaldo do acidente do "Estonia", o Conselho¹ pediu à Comissão que apresentasse uma proposta para o registo obrigatório dos passageiros que viajam em transbordadores ro-ro de passageiros. A Comissão incluiu, conseqüentemente, este tópico no seu programa legislativo para 1996.

Haver informação sobre os passageiros que se encontram a bordo de navios de passageiros é uma condição fundamental para reforçar a eficácia dos serviços de emergência quando ocorre um acidente. Permitiria, por exemplo, às autoridades competentes prestarem informações atempadas e correctas sobre a situação aos familiares das pessoas embarcadas. A informação é ainda necessária:

- para se saber quem procurar e que precauções tomar; as operações de busca e salvamento (SAR) podem ser mais eficazes se se souber quais os grupos de pessoas envolvidos (crianças/idosos, homens/mulheres, etc.);
- para haver maior clareza quanto aos aspectos legais, por exemplo o problema dos seguros em caso de morte ou desaparecimento. As pessoas envolvidas em acidentes no mar ficam, frequentemente, de tal forma mutiladas que o seu reconhecimento é impossível, ou é impossível retirá-las dos destroços ou encontrá-las;
- para melhorar os cuidados médicos em caso de ferimentos graves. Na maior parte dos países, os registos médicos podem ser obtidos se as vítimas forem correctamente identificadas, possibilitando assim um tratamento médico mais adequado.

Acresce que é necessária uma informação exacta sobre o número de pessoas a bordo, para garantir que não é excedida a lotação máxima prevista para um determinado navio.

2. O problema do registo dos passageiros foi igualmente abordado na Organização Marítima Internacional (IMO). Em Novembro de 1995, uma Conferência SOLAS adoptou uma alteração à Convenção SOLAS que introduz o princípio do registo de passageiros numa regra específica (regra III/24-2). Esta nova regra SOLAS é aplicável a partir de 1 de Julho de 1997 aos navios de passageiros que efectuem viagens internacionais.

Embora tal conclusão não fosse intenção dos governos ao adoptarem esta nova regra SOLAS, o campo de aplicação da regra III/24-2 restringe-se aos navios construídos após 1 de Julho de 1986. Para remediar esta situação, a Comissão Europeia e a Itália, na sua qualidade de Presidente do Conselho, propuseram ao Comité de Segurança Marítima Alargado que alterasse a referida regra no sentido

¹ Resolução do Conselho de 22 de Dezembro de 1994 sobre a segurança dos navios *roll-on roll-off* (*ferries ro-ro*) de passageiros, (94/C 379/05), JO n° C 379 de 31.12.1994, p. 8

de a mesma ser aplicável a todos os navios de passageiros que efectuem viagens internacionais.

Em 4 de Junho, o Comité de Segurança Marítima Alargado adoptou a Resolução MSC 47 (66), "*Adoption of amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974*", substituindo o texto existente do Capítulo III do Anexo da SOLAS por um novo capítulo. A regra III/24-2, "Informação sobre os passageiros", foi substituída por uma nova regra, III/27, que sublinha a sua aplicabilidade a todos os navios de passageiros que efectuem viagens internacionais. Esta alteração entrará em vigor em 1 de Julho de 1998.

- 3 a) A Comissão considera que essa regra SOLAS deve constituir a base da legislação comunitária na matéria. Por essa razão, a Comissão não restringe o campo de aplicação da sua proposta, como inicialmente sugerido pelo Conselho, aos transbordadores ro-ro de passageiros que efectuem viagens internacionais, propondo antes alargá-lo a todos os navios de passageiros que operam de/para portos comunitários, quer efectuem viagens domésticas ou internacionais.

Com esta proposta a Comissão procura assegurar uma aplicação coerente e harmonizada da regra SOLAS III/27 a todos os navios de passageiros que larguem de portos comunitários e que todas as partes contratantes da Convenção SOLAS apliquem correctamente as disposições SOLAS pertinentes aos seus navios que larguem com destino a um porto comunitário. Ao fazê-lo, a Comissão confrontou-se com dois problemas concretos: por um lado, algumas lacunas da regra III/27 e, por outro, as particularidades da Convenção SOLAS, para as quais era preciso encontrar uma solução aceitável.

A Comissão identificou como principais lacunas o âmbito da regra SOLAS III/27, que abrange apenas as viagens internacionais, e as amplas possibilidades de derrogação à mesma regra.

As Administrações dos Estados de bandeira podem, por exemplo, isentar das prescrições que prevêm a disponibilidade de uma informação pormenorizada os navios de passageiros cujos serviços de linha tornem inviável a preparação desses registos. Acresce que, nos termos da regra III/2.1, as Administrações dos Estados de bandeira dispõem da possibilidade de isentar navios que, no decurso da sua viagem, não se afastem mais de 20 milhas da terra mais próxima. Podem, assim, ser dispensados de aplicar a referida regra os navios de passageiros que efectuem viagens numa zona de 40 milhas entre duas costas, independentemente da duração da viagem. Conjugadas com eventuais interpretações divergentes dos Estados-membros e dos países terceiros, as possibilidades de derrogação criariam indubitavelmente incertezas e conduziriam a uma aplicação dispar da legislação na UE. A directiva proposta pela Comissão cria, na UE, um quadro legislativo coerente para o registo das pessoas que viajam em navios de passageiros com partida ou destino em portos comunitários.

Embora a Convenção SOLAS de 1974 e o seu Protocolo de 1978 contenham compromissos dos Governos Contratantes, a maior parte das suas disposições, nomeadamente as do Capítulo III, é aplicável aos navios que arvoram bandeira dos Estados dos governos contratantes. A regra III/27 trata, todavia, de matérias relacionadas com a busca e salvamento, matérias essas que nem sempre são da

responsabilidade do Estado de bandeira. Note-se que o direito internacional não permite que um Estado de bandeira regulamente matérias que não sejam da sua jurisdição. É esse o caso das disposições relativas à busca e salvamento (SAR), matéria que é da exclusiva responsabilidade do Estado do porto. A aplicação coerente e viável da regra III/27 para fins de busca e salvamento requer, portanto, uma interface adequada com a autoridade em terra responsável pela área operacional nos termos da Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo de 1979. Sublinhando que o "direito" conferido a um Estado de bandeira de isentar navios das disposições SOLAS não pode levar a que "a excepção se torne a regra e a regra geral a excepção", a Comissão considera que as obrigações dos Estados de bandeira de aplicarem a regra III/27 e, em particular, a possibilidade de isentar dela alguns navios, não podem ser exercidas sem o consenso do Estado do porto interessado.

Para assegurar um sistema de informação e registo harmonizado, coerente e exequível, que ofereça as melhores garantias aos passageiros e tripulações em caso de acidente, a proposta da Comissão refere-se consequentemente aos Estados-membros como Estado de bandeira e Estado do porto. As responsabilidades de Estado do porto serão exercidas por meio de obrigações impostas a todos os navios, independentemente das suas bandeiras, que partam de um porto comunitário. Por outro lado, a directiva irá ajudar os Estados de bandeira a cumprirem as obrigações que lhes incumbem por força da Convenção SOLAS de modo coerente, utilizando o sistema de informação e registo por ela estabelecido.

As disposições da directiva relacionadas com os navios de passageiros sob bandeira de Estados terceiros que partem de portos da Comunidade não impõem, relativamente ao registo dos passageiros, prescrições mais rigorosas do que as regras gerais da Convenção SOLAS. No que se refere às derrogações, no entanto, a directiva impõe prescrições mais rigorosas do que as regras SOLAS.

Tal implica que o Estado do porto apenas poderá conceder derrogações a navios que partam dos seus portos em conformidade com as disposições da directiva. Consequentemente, também os navios sob bandeira de países terceiros que partam de portos comunitários não poderão estar isentos da obrigação de procederem ao registo dos passageiros se não estiverem preenchidas as condições estabelecidas na directiva para concessão de isenções. Assim, em certos casos, os navios que arvoem bandeira de Estados terceiros e beneficiem de isenções concedidas pelos Estados de bandeira respectivos ao abrigo das regras SOLAS poderão não ser isentados pelo Estado do porto, de acordo com a directiva.

A Comissão assinala que, de acordo com as normas gerais do direito internacional, pode justificar-se que o Estado do porto imponha certas obrigações aos navios sob bandeira de outro Estado, sempre que tais obrigações são da competência do Estado do porto. É esse o caso das operações de busca e salvamento.

Não é concebível que, no contexto da SAR, um Estado de bandeira conteste a aplicação harmonizada de isenções da disposição SOLAS geral, imposta pelo Estado do porto com o objectivo de aplicar coerentemente a todos os navios, independentemente das suas bandeiras, um princípio geral da Convenção SOLAS.

Além disso, como as disposições da directiva são aplicáveis a todos os navios que arvoram bandeira de um Estado-membro, não se considera inviável a imposição do registo dos dados relativos aos passageiros a bordo de navios de passageiros que efectuem viagens numa distância superior a 20 milhas do porto de partida. Consequentemente, apenas são autorizadas isenções para navios de passageiros que efectuem viagens exclusivamente em águas abrigadas. Também não é concebível que um Estado de bandeira terceiro utilize o argumento das águas abrigadas relativamente a uma viagem nas águas territoriais de outro Estado.

Para garantir que os países terceiros aplicam correctamente as obrigações decorrentes da Convenção SOLAS aos navios de passageiros que partem de um porto exterior à Comunidade com destino a um porto comunitário, sem comprometerem as responsabilidades em matéria de busca e salvamento do Estado do porto comunitário, a Comunidade deve impor aos Estados-membros a obrigação de assegurarem que uma companhia que opera navios de passageiros a partir de portos exteriores à Comunidade para portos comunitários fornece à autoridade SAR designada, quando necessário para fins de busca e salvamento, as informações relativas aos passageiros pertinentes definidas na directiva. Se se revelar, por ocasião de exercícios SAR regionais ou à chegada de um navio a um porto comunitário, que uma companhia não está a cumprir as disposições relativas ao registo de passageiros, os Estados-membros deverão aplicar sanções efectivas e dissuasivas.

Relativamente às isenções concedidas pelos Estados de bandeira cujos navios de passageiros efectuem viagens com destino a portos comunitários, deverá ter-se em conta a Circular MSC 606, *Port State Concurrence with SOLAS Exemptions*, do Comité de Segurança Marítima da IMO. Essa circular recomenda que, nos casos em que um navio sob bandeira de um Estado vá operar a partir de um porto doutro Estado, o Estado de bandeira colabore com o Estado do porto no sentido de resolver qualquer diferendo que possa surgir quanto à adequação de tais isenções.

Para evitar confusões quanto à inter-relação dos compromissos dos Estados de bandeira nos termos da Convenção SOLAS e das responsabilidades do Estado do porto relativamente aos navios de passageiros que efectuem viagens internacionais, a Comissão considerou adequado tratar este assunto num artigo específico.

- 3 b) Ponderando os condicionalismos legais e as implicações práticas no que se refere particularmente a viagens efectuadas na totalidade fora da Comunidade, a Comissão não considerou adequado incluí-las no âmbito da directiva. Ao darem cumprimento, na qualidade de Estados de bandeira, às obrigações decorrentes da regra SOLAS III/27, os Estados-membros devem criar a adequada interface com as autoridades em terra responsáveis pelas operações de busca e salvamento.

OBJECTIVO DA LEGISLAÇÃO

4. O objectivo da legislação é assegurar uma informação que garanta que o número de pessoas embarcadas num navio de passageiros não excede aquele para que o navio e o seu equipamento de segurança foram certificados e que facilite as operações de busca e salvamento (SAR).

JUSTIFICAÇÃO DE UMA DIRECTIVA DO CONSELHO

5. a) *Quais os objectivos da proposta relativamente às obrigações da Comunidade e qual a dimensão comunitária do problema (por exemplo, quantos Estados-membros são afectados e que solução tem sido adoptada até ao presente)?*

A obrigação da Comunidade neste contexto é reforçar a segurança do transporte marítimo (como previsto no nº 2 do artigo 84º do Tratado em ligação com o nº 1, alínea c), do artigo 75º). O objectivo da acção proposta é o estabelecimento de um regime harmonizado que assegure que todos os navios de passageiros arvorando bandeira de um Estado-membro que larguem de ou para portos comunitários não transportam um número de passageiros superior ao autorizado de acordo com os certificados de segurança pertinentes, bem como de um sistema adequado de informação que facilite as operações de busca e salvamento em caso de acidente com um navio de passageiros.

Milhões de cidadãos europeus e muitos outros viajam na Europa em navios de passageiros, que largam de centenas de portos da Comunidade. Quase todos os Estados-membros são parte interessada na qualidade de Estado de bandeira ou de Estado do porto. A directiva evitará a aplicação divergente das disposições internacionais relativas ao registo dos passageiros nos Estados-membros e assegurará que são aplicadas regras similares aos navios de passageiros afectos a viagens domésticas, para os quais não existem de momento regras internacionais harmonizadas. São, pois, necessárias prescrições comuns de segurança, não apenas para se obter um nível de segurança comum como para garantir a disponibilidade de informações pertinentes sobre os passageiros para as autoridades responsáveis pelas operações de busca e salvamento, sempre que necessário. Além disso, as regras harmonizadas assegurarão, indirectamente, que não é afectada a concorrência entre as companhias que operam nas mesmas rotas marítimas.

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

A acção prevista não decorre de uma competência exclusiva da Comunidade.

7. c) *Qual a solução mais eficaz quando se comparam os recursos da Comunidade e os dos Estados-membros?*

Dada a dimensão de mercado interno do transporte marítimo de passageiros, a solução mais eficaz consiste no estabelecimento, a nível comunitário, de prescrições comuns de segurança e de um sistema de informação sobre os passageiros.

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

A Comunidade tem um interesse fundamental no estabelecimento e manutenção de normas harmonizadas de segurança para os navios de passageiros e em assegurar que, em caso de acidente, se pode proceder ao salvamento dos passageiros e tripulantes nas melhores condições.

Começaram a ser elaboradas a nível internacional regras adequadas. Tais regras, no entanto, possibilitam derrogações substanciais e não se aplicam aos navios de passageiros afectos a viagens domésticas.

Os custos de não se intervir seriam uma protecção insuficiente dos passageiros e tripulações e a persistência na Comunidade de um sistema demasiado complexo e incerto para os operadores, bem como distorções da concorrência.

9. e) *Quais as modalidades de acção à disposição da Comunidade (recomendação, apoio financeiro, regulamentação, reconhecimento mútuo)?*

As negociações internacionais já deram como resultado o estabelecimento de regras que não são suficientemente precisas ou que deixam demasiada margem de derrogação relativamente ao registo de passageiros. Além disso, tais regras não abrangem as viagens domésticas, pelo que são incompletas. Para que haja uma protecção homogénea e eficaz dos passageiros, é pois necessário introduzir medidas com carácter de obrigatoriedade, na forma de uma directiva ou de um regulamento. Corporizando num quadro legislativo aplicável um amplo sistema comunitário evitar-se-ão medidas nacionais divergentes.

10. f) *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?*

De acordo com o princípio da proporcionalidade, uma directiva corresponderá aos critérios necessários uma vez que estabelecerá prescrições comuns a nível comunitário para harmonizar o nível de segurança dos navios de passageiros que efectuem viagens com partida ou destino em portos comunitários. As viagens internacionais com partida fora da Comunidade ficarão abrangidas pelas regras SOLAS pertinentes, não devendo ser concedidas quaisquer isenções para além das previstas na directiva.

A implementação dos procedimentos práticos e técnicos da directiva é deixada ao critério dos Estados-membros. Assim, a presente directiva deixa aos Estados-membros a responsabilidade de decidirem dos meios de aplicação que melhor se coadunem com os sistemas internos.

TEOR DA DIRECTIVA DO CONSELHO

11. Como princípio geral deverá proceder-se à contagem do número total de pessoas que embarcam num navio de passageiros que opera a partir de um porto comunitário antes da partida do navio, número esse que será comunicado ao comandante, a uma pessoa designada em terra e, se necessário, à autoridade competente. Esta disposição aplicar-se-á a todos os navios de passageiros, independentemente do tipo de viagem que efectuem.

No que respeita à recolha de informações adicionais sobre os passageiros para fins de busca e salvamento, ela será obrigatória para todos os navios de passageiros que larguem de ou para um porto da Comunidade e efectuem viagens de, pelo menos, 20 milhas náuticas entre dois portos. Os Estados-membros poderão baixar o limite de 20 milhas náuticas se considerarem necessário o registo da informação. As disposições pertinentes da directiva aplicar-se-ão igualmente a essas viagens. Além disso, a proposta reconhece a necessidade de derrogações para viagens muito curtas, nomeadamente as dos transbordadores que asseguram a ligação das margens de estreitos ou baías e as dos transbordadores de passageiros exclusivamente utilizados em serviços pendulares ou serviços regulares similares.

A escolha do limite de 20 milhas resulta do efeito cumulativo de um certo número de prescrições propostas com o objectivo de assegurar que é plenamente tido em conta um conjunto de princípios gerais e condições específicas avançados pela Comissão e os Estados-membros, nomeadamente a necessidade de assegurar que todos os passageiros e tripulantes dos navios que largam de ou para portos comunitários beneficiam da maior segurança possível e das melhores possibilidades de busca e salvamento em caso de acidente, as mesmas regras para os navios que efectuem viagens internacionais ou domésticas e a inexistência de distorções da concorrência entre os portos da Comunidade. As disposições aplicar-se-ão a todos os navios de passageiros, independentemente da bandeira que arvoram e do tipo de viagem que efectuem, que larguem de ou para um porto comunitário, mesmo que a duração das viagens varie, quando operam em zonas bem definidas, de tráfego denso e com condições de tempo e mar frequentemente desfavoráveis. É este o caso da zona definida no acordo regional relativo aos requisitos de estabilidade no Noroeste da Europa e no Báltico (Acordo de Estocolmo).

A Comissão é de opinião que deve ser possível a consideração de condições particulares e especiais a nível dos Estados-membros. Isso implica uma possibilidade de derrogação limitada, consentânea com o acordado a nível internacional. Além disso, deve ter-se em conta o efeito da entrada em vigor de novas medidas internacionais e comunitárias destinadas a assegurar que os navios de passageiros constituem um meio de transporte seguro. A concessão de derrogações não deve, todavia, representar um fardo administrativo inaceitável

quer para os Estados-membros quer para a Comissão, pelo que se introduz um procedimento de comitologia apenas para os casos de objecção a posteriori a uma medida de um Estado-membro.

12. A Comissão considera que a recolha de informações se deve processar de modo a não prejudicar, de forma significativa, as operações dos navios de passageiros nos portos.

As técnicas a aplicar para a contagem dos passageiros e o registo dos nomes podem ser deixadas ao critério dos Estados-membros. As regras nacionais devem prever procedimentos claros e pormenorizados para o registo. Os critérios funcionais estabelecidos na legislação comunitária constituem um mínimo a observar. No estabelecimento de regras nacionais em harmonia com os critérios funcionais haverá que ter em conta o facto de hoje em dia não existirem praticamente condicionalismos técnicos no que se refere a sistemas de registo de passageiros.

CONSIDERAÇÕES ESPECIAIS

Artigo 1º

Define o objectivo da directiva: reforçar a segurança no mar mediante uma melhor informação e identificação dos passageiros para efeitos das operações de busca e salvamento em caso de acidente.

Artigo 2º

Contém as definições dos principais termos da directiva. A directiva procura ser coerente com as definições constantes dos instrumentos jurídicos internacionais, nomeadamente a Convenção SOLAS, e da legislação comunitária no domínio da segurança marítima.

Artigo 3º

Estabelece o campo de aplicação da directiva, para o que a definição de navio de passageiros constante do artigo precedente é precisada. Estabelece quais os navios e serviços abrangidos pelas disposições da directiva. Os navios que beneficiam de imunidade soberana ao abrigo do direito internacional e as embarcações de recreio não utilizadas para fins comerciais estão excluídos do campo de aplicação da directiva. Estão igualmente excluídos os navios sob bandeira de um Estado-membro que efectuem serviços de transporte inteiramente no exterior da Comunidade.

Artigo 4º

Como referido no ponto 3a) da introdução, este artigo clarifica a coexistência das disposições da directiva com as disposições SOLAS pertinentes.

Artigo 5º

Reiterando uma prática geral de boa marinharia, este artigo estabelece a obrigação da contagem do número de passageiros que embarcam num navio e da comunicação dessa informação ao comandante antes da partida do navio. Com esta disposição assegura-se que um navio não deixa o porto com um número de passageiros superior ao legalmente permitido.

Garantindo que o número de passageiros embarcados num navio de passageiros é comunicado e disponibilizado aos interessados em terra, o segundo parágrafo permite que os Estados recorram a meios de comunicação alternativos com esse fim.

Artigo 6º

Prevê o registo de informações suplementares relativamente aos passageiros embarcados em navios que efectuem viagens de mais de 20 milhas entre dois portos. Tais informações são essenciais na eventualidade de um acidente, não apenas para os serviços de busca e salvamento como para manter os familiares e outras pessoas interessadas informados da situação.

A Resolução do Conselho de 22 de Dezembro de 1994 aponta o tempo como o parâmetro decisivo para se determinar um limite para a obrigatoriedade do registo dos nomes. A Comissão optou, todavia, por não seguir esta recomendação devido ao número crescente de navios de passageiros de alta velocidade, capazes de realizar viagens longas em muito pouco tempo. A possibilidade de se baixar o limite de 20 milhas nos termos do disposto no artigo 9º permite aos Estados-membros aplicarem integralmente a regra SOLAS III/24-2 §3 a todos os navios de passageiros que efectuem viagens internacionais.

Artigo 7º

Estabelece que o comandante deve estar sempre informado do número de passageiros a bordo e assegurar que o mesmo não excede o número de passageiros que o navio está autorizado a transportar. Este é um requisito obrigatório das práticas de boa marinharia existentes.

Artigo 8º

Estabelece as obrigações que incumbem às companhias que transportam passageiros a partir de portos comunitários. O nº 1 obriga as companhias que efectuem transportes de passageiros a nomearem uma pessoa responsável pela conservação da informação e sua comunicação às autoridades que o solicitem; estabelece igualmente os requisitos mínimos a que devem obedecer os sistemas de registo de passageiros. Como se deixa ao critério das companhias a decisão sobre as modalidades práticas de aplicar o disposto na directiva, aquelas poderão fazer uso das possibilidades oferecidas pelas modernas tecnologias de transferência electrónica de dados e informáticas. E como se estabelece que a informação sobre os passageiros não deve ser conservada mais do que o tempo necessário para os fins da directiva, não são afectadas as várias legislações dos Estados-membros que contêm disposições bastante estritas quanto à protecção da vida privada.

Artigo 9º

Trata das possibilidades de derrogação às disposições da directiva, contemplando assim o desejo expresso por vários Estados-membros de poderem aplicar igualmente as disposições da directiva aos navios que efectuem viagens de menos de 20 milhas entre dois portos. Deve salientar-se, todavia, que as disposições da directiva continuam aplicáveis mesmo que um Estado-membro decida baixar o limite de 20 milhas. O artigo contempla, além disso, os problemas específicos com que podem confrontar-se os Estados-membros no que se refere a viagens especializadas específicas, como os serviços pendulares regulares ou os serviços dos transbordadores que asseguram a ligação das margens de estreitos ou baías. O artigo permite igualmente que os Estados-membros isentem das disposições da directiva relativas ao registo os navios de passageiros que operem em águas abrigadas, desde que as condições de operação e a zona geográfica proporcionem meios de busca e salvamento suficientes e adequados. É igualmente contemplada a possibilidade de um Estado de bandeira não concordar com uma derrogação concedida por um Estado-membro na qualidade de Estado do porto.

Artigo 10º

O objectivo principal da directiva é o reforço da segurança em toda a Comunidade. Este objectivo apenas pode ser atingido com uma aplicação uniforme das disposições da

directiva. Os Estados-membros deverão tomar todas as medidas necessárias para assegurar que os sistemas de registo criados pelas companhias obedecem aos critérios funcionais estabelecidos na directiva. Para reforçar este propósito, os Estados-membros deverão verificar o cumprimento dessas normas.

Artigo 11º

Estabelece os critérios funcionais a que os sistemas de registo de passageiros das companhias deverão obedecer. O critério principal é o fácil e rápido tratamento dos dados. Uma das suas alíneas obriga as companhias a disporem de um sistema de reserva alternativo, que obedeça aos mesmos critérios, para o caso de falhar o sistema principal. O nº 2 prevê que, para rotas similares, os Estados-membros procedam de modo a evitar a multiplicidade de sistemas de registo. Note-se, igualmente, que as disposições deste artigo estão em conformidade com as disposições pertinentes da Convenção para a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional.

Artigo 12º

Permite que a Comissão altere a directiva, de acordo com o procedimento previsto no artigo 13º, para assegurar a aplicação, para efeitos da directiva, de alterações ulteriores à Convenção SOLAS que entrem em vigor após a adopção da directiva, bem como os critérios funcionais estabelecidos no nº 1 do artigo 11º a fim de ter em conta a evolução das regras de segurança a nível internacional. Sem prejuízo dos procedimentos de alteração das convenções internacionais, a aplicação, para efeitos da directiva, de alterações a essas convenções que tenham subsequentemente entrado em vigor será decidida de acordo com o procedimento previsto no artigo 13º.

Artigo 13º

Incorpora o Comité Consultivo instituído pelo artigo 12º da Directiva 93/75/CE do Conselho² e define igualmente o procedimento consultivo a seguir sempre que a directiva faz referência a procedimentos de comitologia.

Artigo 14º

No que se refere à definição das datas em que as disposições da directiva serão plenamente aplicáveis, propõe-se um ano após as datas estabelecidas pela Convenção SOLAS para os mesmos efeitos.

Artigo 15º

Sem comentários.

Artigo 16º

Sem comentários.

² JO nº L 247 de 5.10.1993, p. 19 - Directiva do Conselho relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes

**Proposta de directiva do Conselho relativa ao registo das pessoas
que viajam em navios 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,

Tendo em conta a proposta da Comissão¹,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social²,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189.º-C do Tratado³ e em cooperação com o Parlamento Europeu⁴,

Considerando que a acção comunitária no sector dos transportes marítimos deve apontar para o reforço da segurança do transporte; que a Comunidade tem um interesse fundamental no estabelecimento de normas de segurança harmonizadas para os navios de passageiros; que a presente directiva faz parte de um conjunto de medidas destinadas a reforçar a segurança marítima;

Considerando que a Comunidade está altamente preocupada com os recentes acidentes que envolveram navios de passageiros e causaram enormes perdas de vidas humanas, em particular o acidente do "Estonia"; que é direito dos muitos cidadãos europeus e de outras partes do mundo que utilizam navios de passageiros e embarcações de passageiros de alta velocidade na Comunidade esperar e contar com um nível de segurança adequado e um sistema de informação adequado que facilite as operações de busca e salvamento; que se afigura necessário tomar medidas apropriadas para corresponder a tais expectativas e evitar que os navios de passageiros envolvidos em acidentes marítimos em águas que, nos termos da Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo de 1979, são da responsabilidade dos Estados-membros representem um motivo de preocupação desnecessário para os familiares e outras pessoas interessadas;

Considerando que a segurança dos navios é principalmente da responsabilidade dos Estados de bandeira; que os Estados-membros podem assegurar que os navios de passageiros que arvoram a sua bandeira e as companhias que os exploram observam regras adequadas de gestão da segurança; que a única maneira de um Estado-membro garantir a segurança de todos os navios de passageiros, independentemente das suas bandeiras, que operem ou pretendam operar a partir dos seus portos é esse Estado-membro exigir o cumprimento efectivo das regras de segurança como condição para os navios operarem a partir dos seus portos;

1

2

3

4

Considerando que, para fins de busca e salvamento, a possibilidade de regulamentar as isenções para navios de passageiros que larguem de ou para um porto de um Estado-membro não pode ser deixada exclusivamente ao Estado de bandeira; que apenas o Estado do porto está em condições de determinar os requisitos necessários para que as operações de busca e salvamento se processem da melhor maneira;

Considerando que nem os Estados-membros nem os países terceiros têm motivos, para além dos mencionados na presente directiva, para prever derrogações das disposições pertinentes da Convenção SOLAS em matéria de "informação sobre os passageiros" para viagens com partida ou destino em portos comunitários;

Considerando que é necessário assegurar que o número de passageiros embarcados num navio de passageiros não excede o número para o qual o navio e o seu equipamento de segurança estão certificados; que é necessária informação sobre os passageiros para facilitar a identificação das pessoas em caso de acidente;

Considerando que a presente directiva relembra as medidas que os Estados-membros podem tomar ao abrigo do direito internacional; que as Convenções internacionais pertinentes deixam ao critério dos Estados-membros importantes elementos de interpretação; que não existe, actualmente, uma norma internacional obrigatória para o registo de passageiros que todos os navios de passageiros, mesmo os afectos a viagens domésticas, devam respeitar;

Considerando que a obrigatoriedade de registo dos passageiros para todos os navios de passageiros, independentemente das suas bandeiras, tem igualmente em conta a regra 27 da Convenção SOLAS, que contém prescrições similares; que a presente directiva não prejudica o direito dos Estados-membros de imporem determinadas prescrições mais estritas aos navios de passageiros em causa;

Considerando que, para evitar distorções da concorrência, é necessário estabelecer um regime uniforme para zonas de tráfego denso com grande variação nas distâncias entre portos; que o limite das 20 milhas resulta da ponderação de princípios gerais e preocupações específicas subscritos por todos os Estados-membros; que os navios de passageiros que operam exclusivamente em águas abrigadas e os navios de passageiros afectos a viagens regulares de muito curta duração em águas abrigadas representam um risco menor e deverão, portanto, beneficiar de uma possibilidade de derrogação;

Considerando que, dada nomeadamente a dimensão de mercado interno do transporte marítimo de passageiros, a acção a nível da Comunidade é a única maneira de estabelecer, em toda a Comunidade, um nível de segurança mínimo comum para os navios; que a inacção da Comunidade significaria não apenas uma protecção insuficiente dos passageiros como a persistência, na Comunidade, de sistemas demasiado complexos e incertos, em detrimento e a expensas do sector marítimo;

Considerando que se deve obter um nível mínimo comum de prescrições de segurança mediante medidas comunitárias vinculativas; que, no caso vertente, é todavia suficiente uma directiva do Conselho, que respeite o princípio da proporcionalidade deixando a cada Estado-membro o direito de decidir dos meios de aplicação que melhor se coadunem com o seu sistema interno;

Considerando que é necessário recolher e tratar dados pessoais para a identificação dos passageiros em caso de acidente; que a recolha e tratamento de tais dados devem processar-se de acordo com os princípios relativos à protecção de dados estabelecidos na Directiva 95/46/CE; que, nomeadamente, as pessoas devem ser devidamente informadas, quando da recolha dos dados, dos fins a que os mesmos se destinam e que os dados devem ser conservados apenas por um período muito curto e ser suprimidos logo que o navio em causa chegue em segurança ao seu destino;

Considerando que é necessário que um comité composto por representantes dos Estados-membros assista a Comissão na aplicação efectiva da presente directiva; que o comité instituído pelo artigo 12º da Directiva 93/75/CEE do Conselho pode assumir essas funções;

Considerando que, por intermédio do referido Comité, poderão ser adaptadas certas disposições da directiva a fim de ter em conta futuras alterações da Convenção SOLAS e estabelecidas disposições suplementares a fim de assegurar um regime harmonizado de isenções e a aplicação das resoluções da IMO,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

A presente directiva tem por objectivo aumentar a segurança e as possibilidades de salvamento dos passageiros e tripulantes embarcados em navios de passageiros que operam de ou para portos dos Estados-membros da Comunidade, bem como garantir uma actuação mais eficaz na sequência de um acidente.

Artigo 2º

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- "**Pessoa**", qualquer pessoa a bordo, seja passageiro ou tripulante, independentemente da sua idade.
- "**Navio de passageiros**", um navio de passageiros de mar ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade que transportem mais de doze passageiros.
- "**Embarcação de passageiros de alta velocidade**", uma embarcação de alta velocidade como definida na regra 1 do capítulo X da Convenção SOLAS de 1974, tal como alterada à data de adopção da presente directiva.
- "**Companhia**", o proprietário de um navio de passageiros ou qualquer outra organização ou pessoa, como o armador ou o afretador em casco nu, que tenha assumido, perante o proprietário, a responsabilidade pela exploração do navio.

- "**Pessoa designada**", a pessoa designada por uma companhia e responsável pelo cumprimento das obrigações do Código ISM ou outra pessoa designada pela companhia como responsável pela conservação das informações relativas às pessoas embarcadas num navio de passageiros da companhia.
- "**Autoridade designada**", a autoridade competente do Estado-membro, responsável pelas operações de busca e salvamento e referida no artigo 8º.
- "**Código ISM**", o Código internacional de gestão para a segurança da exploração dos navios e a prevenção da poluição, adoptado pela IMO por meio da Resolução A.741(18) da Assembleia de 4 de Novembro de 1993.
- "**Uma milha**", 1852 metros.
- "**Águas abrigadas**", uma zona em que a probabilidade anual de a altura significativa da vaga exceder 1,5 m é inferior a 10% e em que um navio de passageiros nunca se encontra a mais de seis milhas de um refúgio onde as pessoas naufragadas possam desembarcar.

Artigo 3º

1. A presente directiva aplica-se aos navios de passageiros, com excepção:
 - dos navios de guerra e de transporte de tropas e
 - das embarcações de recreio, excepto se forem ou se destinarem a ser tripuladas e transportarem mais de doze passageiros com fins comerciais.
2. Estão excluídos do âmbito de aplicação da directiva os navios de passageiros que arvoram bandeira de um Estado-membro e efectuam viagens inteiramente no exterior da Comunidade.

Artigo 4º

1. Quando, ao abrigo das disposições pertinentes da Convenção SOLAS, concederem isenções relativas à informação sobre os passageiros aos navios sob as suas bandeiras que chegam a portos da Comunidade procedentes de portos exteriores à Comunidade, os Estados-membros devem respeitar as condições de derrogação previstas nas disposições da presente directiva.
2. Os Estados-membros exigirão, relativamente aos navios de passageiros que arvoram a sua bandeira e partem de portos exteriores à Comunidade com destino a portos comunitários, que as companhias respectivas assegurem a disponibilização da informação prevista no nº 1 do artigo 5º e no artigo 6º.
3. Os Estados-membros exigirão, relativamente aos navios de passageiros que arvoram bandeira de países terceiros e partem de portos exteriores à Comunidade com destino a portos comunitários, que as companhias respectivas assegurem que a informação prevista no nº 1 do artigo 5º e no artigo 6º é recolhida e conservada, de modo a que a autoridade designada lhe possa ter acesso em caso de necessidade.

Artigo 5º

1. Deve proceder-se à contagem de todas as pessoas que embarquem em navios de passageiros que partam de um porto situado num Estado-membro antes da partida do navio.
2. O número de pessoas deve ser comunicado, antes da partida do navio de passageiros, ao comandante e à pessoa designada da companhia ou a qualquer outro sistema da companhia instalado em terra que sirva o mesmo propósito.

Artigo 6º

Deve ser registada a seguinte informação, relativamente a todos os navios de passageiros que partam de um porto situado num Estado-membro para viagens numa distância superior a 20 milhas do ponto de partida:

- os apelidos das pessoas a bordo,
- o nome próprio ou a sua inicial,
- o sexo,
- a indicação da categoria etária (adulto, criança, bebé) a que pertence a pessoa,
- elementos sobre a necessidade de cuidados ou assistência especiais em situações de emergência, quando comunicados voluntariamente pelos passageiros.

Esta informação deve ser comunicada à pessoa designada da companhia o mais tardar 30 minutos após a partida do navio.

Artigo 7º

O comandante de um navio de passageiros que parta de um porto situado num Estado-membro deve certificar-se de que o número de pessoas a bordo não excede aquele que o navio está autorizado a transportar.

Artigo 8º

Todas as companhias que tenham assumido a responsabilidade pela exploração de um navio de passageiros referido no artigo 3º devem:

- criar um sistema de registo da informação exigida nos termos do disposto nos artigos 5º e 6º. Esse sistema deve obedecer aos critérios estabelecidos no artigo 11º;
- designar uma pessoa responsável pela conservação e comunicação da informação exigida pela presente directiva.

A companhia deve garantir que a informação exigida pela presente directiva é imediatamente comunicada à autoridade designada ou pode ser facilmente disponibilizada, a qualquer momento, a essa autoridade. As informações não devem ser conservadas mais do que o tempo necessário para os fins da presente directiva e devem, regra geral, ser suprimidas logo que a viagem em causa tenha terminado em segurança.

A companhia deve garantir que as informações específicas relativas às pessoas que declararam necessitar de cuidados ou assistência especiais em situações de emergência são devidamente registadas e comunicadas ao comandante do navio de passageiros antes da partida deste.

Artigo 9º

1. Os Estados-membros de cujos portos partam navios de passageiros podem baixar o limite de 20 milhas referido no artigo 6º.
2. Os Estados-membros de cujos portos partam navios de passageiros podem isentar os que operem em águas abrigadas em serviços regulares, de duração inferior a 30 minutos entre as escalas, da obrigação de comunicação à pessoa designada da companhia prevista no artigo 5º.

Os Estados-membros de cujos portos partam navios de passageiros podem isentar os que operem exclusivamente em águas abrigadas das obrigações definidas no artigo 6º, na condição de estarem disponíveis na zona em que os navios operam meios de busca e salvamento adequados e suficientes.

Os Estados-membros não concederão isenções ao abrigo do disposto na presente directiva aos navios de passageiros que larguem dos seus portos e arvoreem bandeira de um Estado terceiro parte contratante na Convenção SOLAS que, de acordo com as disposições pertinentes da Convenção SOLAS, não concorde com a aplicação de tais isenções.

3. Nas circunstâncias mencionadas no nº 2, aplica-se o seguinte procedimento:
 - a) O Estado-membro informa sem demora a Comissão da decisão de isenção, indicando os motivos que a justificam;
 - b) Se considerar, no prazo de seis meses após a notificação, que a isenção não se justifica ou pode ter efeitos adversos na concorrência, a Comissão pode, agindo em conformidade com o procedimento previsto no nº 2 do artigo 13º, requerer ao Estado-membro que a altere ou retire.

Artigo 10º

Os sistemas de registo estabelecidos nos termos do artigo 8º devem merecer o acordo e a aprovação dos Estados-membros.

Os Estados-membros procederão a verificações aleatórias do funcionamento dos sistemas de registo estabelecidos nos termos da presente directiva nos seus territórios.

Os Estados-membros designarão a autoridade à qual as companhias referidas no artigo 8º devem comunicar a informação exigida pela presente directiva.

Artigo 11º

1. Os sistemas de registo devem obedecer aos seguintes critérios funcionais:
 - i) **Inteligibilidade:** Os dados devem estar apresentados num formato que torne a sua leitura fácil;
 - ii) **Acessibilidade:** Os dados devem ser facilmente acessíveis às autoridades para as quais as informações contidas no sistema são pertinentes;
 - iii) **Prontidão:** Os dados devem ser recolhidos antes da partida;
 - iv) **Facilidade de utilização:** O sistema deve ser concebido de modo a não causar atrasos indevidos aos passageiros que embarquem e/ou desembarquem do navio;
 - v) **Segurança:** Os dados devem ser devidamente protegidos contra o risco de destruição accidental ou ilícita ou de perdas e contra alterações, divulgação ou acesso não autorizados.
 - vi) **Existência de alternativa:** Deve haver um meio alternativo ou um sistema de registo equivalente para o caso de falhar o sistema principal.
2. Deve ser evitada uma multiplicidade de sistemas para as mesmas rotas ou rotas similares.

Artigo 12º

1. Podem ser adoptadas de acordo com o procedimento previsto no nº 2 do artigo 13º:
 - a) disposições:
 - i) para estabelecimento de um regime harmonizado para as isenções concedidas nos termos do disposto no nº 2 do artigo 9º;
 - ii) para aplicação das resoluções e circulares da IMO relacionadas com os sistemas de registo;
 - b) alterações aos critérios funcionais previstos no nº 1 do artigo 11º;
 - c) alterações à presente directiva tendo em vista a aplicação, para efeitos da directiva, de alterações da Convenção SOLAS relativas aos sistemas de registo que tenham entrado em vigor após a adopção da directiva, sem prejuízo dos procedimentos de alteração da Convenção SOLAS.

Artigo 13º

1. A Comissão será assistida pelo Comité instituído nos termos do nº 1 do artigo 12º da Directiva 93/75/CE do Conselho⁵.
2. Quando é feita referência ao presente número, aplica-se o seguinte procedimento:
 - a) O representante da Comissão submete à apreciação do Comité referido no nº 1 um projecto das medidas a tomar;
 - b) O Comité emite o seu parecer sobre o projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência do assunto, se necessário procedendo a uma votação;
 - c) O parecer será exarado em acta; além disso, cada Estado-membro tem o direito de fazer registar na acta a sua posição;
 - d) A Comissão dará a maior atenção ao parecer do Comité e informará o Comité do modo como o mesmo foi tido em conta.

Artigo 14º

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar em 1 de Janeiro de 1998, dando de imediato conhecimento desse facto à Comissão. O disposto no artigo 6º será aplicável o mais tardar em 1 de Janeiro de 1999.
2. Quando os Estados-membros adoptarem tais disposições, estas devem fazer referência expressa à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência quando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-membros.
3. Os Estados-membros estabelecerão o sistema de sanções a aplicar em caso de infracção das disposições nacionais adoptadas nos termos da presente directiva e tomarão todas as medidas necessárias para assegurar que tais sanções são aplicadas. As sanções devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.
4. Cada Estado-membro comunicará imediatamente à Comissão as disposições de direito interno que adoptar no domínio regido pela presente directiva. A Comissão informará os restantes Estados-membros.

⁵ JO N° L 247 de 05.10.1993, pág. 19 - Directiva relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes

Artigo 15º

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação.

Artigo 16º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Projecto de
DECISÃO DO COMITÉ MISTO DO EEE

Nº (...) .../9.
de (..) de (.....) de 199.

que altera o Anexo XIII (Capítulo V) do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu
aditando-lhe a Directiva (.../.../CE) do Conselho
relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros

O COMITÉ MISTO DO EEE,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, tal como adaptado pelo
Protocolo que adapta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, a seguir designado
por "o Acordo", e nomeadamente o seu artigo 98º,

Considerando que a Directiva (.../.../CE) do Conselho da União Europeia, de (.. de
..... de 19..), da qual é anexa cópia à presente decisão, deve ser integrada no
Acordo;

Considerando que devem ser aplicáveis a adaptação horizontal prevista no Protocolo 1
e as adaptações sectoriais e outras previstas na introdução do Anexo XIII do Acordo,

DECIDE:

Artigo 1º

O Anexo XIII do Acordo, referente aos transportes, é alterado do modo adiante indicado.
O texto do novo acto figura no Apêndice.

Artigo 2º

No Capítulo V é inserido, após o ponto XXX, o seguinte ponto:

XXX: A Directiva (.../.../CE) do Conselho, relativa ao registo das pessoas
que viajam em navios de passageiros.

Para efeitos do presente Acordo, as disposições da directiva são adaptadas
da seguinte forma:

O nº 1 do artigo 13º passa a ter a seguinte redacção:

As Partes Contratantes adoptarão as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar em (... de de 199.).

Artigo 3º

A presente decisão entra em vigor em (... de de 199.).

Artigo 4º

A presente decisão será publicada na Secção EEE e no Suplemento do EEE do Jornal Oficial das Comunidades Europeias.

Feito em Bruxelas, em (... de de 199.)

Pelo Comité Misto do EEE
O Presidente

.....

Os Secretários
do Comité Misto do EEE

.....

FICHA FINANCEIRA

1. DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO

Proposta de directiva do Conselho relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros

2. RUBRICAS ORÇAMENTAIS IMPLICADAS

Parte A (ver ponto 10)

3. BASE JURÍDICA

Segurança do transporte marítimo: nº 2 do artigo 84º do Tratado em ligação com o nº 1, alínea c), do artigo 75º

4. DESCRIÇÃO DA ACÇÃO

4.1 Objectivo geral da acção

Estabelecimento de processos comuns e harmonizados para o registo das pessoas que viajam em navios de passageiros

4.2 Período coberto pela acção e modalidades previstas para a sua renovação e prorrogação

Indefinido

5. CLASSIFICAÇÃO DA DESPESA OU DA RECEITA

5.1 Despesas não-obrigatórias

5.2 Dotações não-diferenciadas

6. NATUREZA DA DESPESA OU DA RECEITA

Despesas administrativas

7. INCIDÊNCIA FINANCEIRA na Parte B do Orçamento (dotações operacionais)

Nenhuma

8. DISPOSIÇÕES ANTI-FRAUDE PREVISTAS

Aplicação dos procedimentos para o convite aos peritos dos Estados-membros

9. ELEMENTOS DE ANÁLISE CUSTO-EFICÁCIA

9.1 Objectivos específicos e quantificáveis, população abrangida

Estabelecimento de um regime harmonizado que assegure que todos os navios de passageiros que larguem de ou para portos comunitários não transportam um número de passageiros superior ao autorizado de acordo com os certificados de segurança pertinentes e, ainda, de um requisito de recolha de informações relativas aos passageiros que viajam em navios de passageiros, para melhorar a eficácia dos serviços de emergência em caso de acidente

9.2 Acompanhamento e avaliação da acção

O acompanhamento e avaliação da acção far-se-ão através da reunião anual do Comité para a segurança marítima e de missões

10. DESPESAS ADMINISTRATIVAS (Parte A da Secção III do orçamento geral)

A mobilização efectiva dos recursos administrativos necessários resultará da decisão anual da Comissão relativa à repartição dos recursos, tendo em conta nomeadamente os efectivos e os montantes adicionais que tenham sido concedidos pela Autoridade Orçamental.

10.1 Incidência no número de postos de trabalho

Tipo de posto de trabalho		Efectivos a afectar à gestão da acção		Fonte		Duração
		Postos permanentes	Postos temporários	Recursos existentes na DG ou serviço em causa	Recursos adicionais	
Funcionários ou agentes temporários	A	2		2		
	B	-				
	C	-				
Outros recursos		XXXXXX				
Total		2		2		

Se forem necessários recursos adicionais, indicar a que ritmo deverão ser disponibilizados.

10.2 Incidência financeira global dos recursos humanos adicionais

ecus

	Montantes	Método de cálculo
Funcionários	0	
Agentes temporários	0	
Outros recursos (indicar rubrica orçamental)	0	
Total	0	
	0	

Os montantes indicados devem expressar o custo total dos recursos adicionais para a duração total da acção, se essa duração for pré-determinada, ou para 12 meses, se a duração for indefinida.

10.3 Aumento de outras despesas de funcionamento decorrente da acção

ecus

Rubrica orçamental	Montantes	Método de cálculo
A 2510	20 000	O Comité para segurança marítima já reúne para tratar de questões relacionadas com outras directivas comunitárias relativas à segurança marítima. Considera-se necessária uma reunião/ano de um dia adicional para discutir questões particulares relacionadas com a presente proposta (despesas de viagem estimadas em 20 000 ecus)
Total	20 000	

FICHA DE AVALIAÇÃO DO IMPACTO

IMPACTO DA PROPOSTA NAS EMPRESAS

TÍTULO DA PROPOSTA:

Proposta de directiva do Conselho relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros

NÚMERO DE REFERÊNCIA:

COM (...) 96

A proposta

1. *Considerando o princípio da subsidiariedade, por que é necessária legislação comunitária neste domínio e quais os seus principais objectivos?*

A obrigação da Comunidade neste contexto é melhorar a segurança do transporte marítimo, como previsto no nº 2 do artigo 84º do Tratado em ligação com o nº 1, alínea c), do artigo 75º. O objectivo da acção proposta é o estabelecimento de um conjunto de normas de segurança harmonizadas para todos os navios de passageiros que operam em águas que, nos termos da Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo de 1979, são da responsabilidade dos Estados-membros.

Relativamente ao princípio da subsidiariedade, será responsabilidade da Comunidade garantir um quadro normativo que proporcione um nível de segurança harmonizado para os navios de passageiros que operam numa mesma zona. É responsabilidade dos Estados-membros adoptarem, no âmbito da legislação nacional, medidas destinadas a garantir a aplicação efectiva da directiva.

Impacto nas empresas

2. *Quais as incidências da proposta?*
 - *quais os sectores de actividade afectados?*
 - *qual a dimensão dos empresas afectadas?*
 - *as empresas localizam-se em áreas geográficas específicas da Comunidade?*

O sector de actividade afectado pela proposta é constituído pelas empresas que operam navios de passageiros em viagens de/para portos comunitários. A grande maioria dos navios de passageiros que operam nas águas comunitárias são explorados por médias e grandes empresas. As maiores frotas de navios de passageiros afectadas pelas disposições da directiva são exploradas em viagens com destino, partida ou no interior da Grécia, Itália, Dinamarca, Suécia, Finlândia e na travessia do Canal da Mancha.

3. *Que devem fazer as empresas para aplicar a proposta?*

Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para que os operadores de navios de passageiros cumpram as normas de segurança relativas à contagem dos passageiros a partir de 1 de Janeiro de 1998 e relativas ao registo de outros elementos referentes aos passageiros a partir de 1 de Janeiro de 1999. Os operadores dos navios de passageiros terão de estar preparados para estabelecer sistemas de registo operacionais, com suficiente capacidade de reserva, anteriormente às datas mencionadas. Note-se que em alguns Estados-membros já são aplicados requisitos similares, pelo que estão disponíveis técnicas suficientes e não terão de ser expressamente desenvolvidos novos sistemas de registo.

4. *Quais os efeitos económicos prováveis da proposta?*

Sendo de esperar um impacto nulo ou limitado no emprego no que se refere à actividade a bordo dos navios de passageiros, a introdução do registo de passageiros poderá implicar a necessidade de mais pessoal para se ocupar dos procedimentos de registo em terra, previamente à partida de um navio de passageiros. A proposta deverá também ter um impacto importante e positivo na posição concorrencial do sector. Com o estabelecimento de um regime de segurança harmonizado para todos os navios de passageiros, incluindo os de bandeiras não comunitárias, que operam nas águas comunitárias criar-se-ão condições de igualdade para todos os operadores envolvidos, minimizando-se os riscos de distorção da concorrência que poderiam resultar de alguns operadores tentarem ganhar vantagens concorrenciais economizando na segurança.

5. *A proposta contém medidas destinadas a ter em conta a situação específica das pequenas e médias empresas (prescrições atenuadas ou distintas)?*

O cumprimento das disposições da proposta não implica encargos financeiros insustentáveis para as empresas afectadas.

Consultas

6. Foram consultados sobre a proposta representantes dos armadores e sindicatos comunitários. A principal preocupação manifestada pelo sector foi a possibilidade de uma concorrência menos favorável nas viagens em distâncias inferiores a 30 milhas devido à obrigação de registo dos passageiros. Foi igualmente levantado o problema da concorrência com o "Shuttle".

ISSN 0257-9553

COM(96) 574 final

DOCUMENTOS

PT

07 08

N.º de catálogo : CB-CO-96-575-PT-C

ISBN 92-78-11495-2

Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

L-2985 Luxemburgo