



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 25.03.2002
COM(2002) 158 final

2002/0074 (COD)
2002/0075 (COD)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

relativa ao reforço da segurança dos navios de passageiros na Comunidade

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que altera a Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998, relativa às regras
e normas de segurança para os navios de passageiros**

(apresentadas pela Comissão)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

relativa ao reforço da segurança dos navios de passageiros na Comunidade

1. INTRODUÇÃO GERAL

Na presente comunicação, a Comissão propõe um conjunto de medidas que se destinam a melhorar a legislação comunitária existente no domínio da segurança dos navios de passageiros, em conformidade com os objectivos políticos delineados no Livro Branco da Comissão sobre a política de transportes¹. As medidas propostas na presente comunicação incluem uma proposta relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros e uma proposta de revisão da Directiva 98/18/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros. A presente comunicação apresenta igualmente a posição da Comissão sobre o regime de responsabilidade aplicável às transportadoras marítimas de passageiros, bem como sobre a revisão em curso da Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, 1974, da OMI.

Na comunicação de 1993 “Uma Política Comum de Segurança Marítima”,² a Comissão salientou a necessidade de adopção de medidas para melhorar e harmonizar o regime de segurança aplicável aos navios de passageiros. Uma série de acidentes trágicos com navios de passageiros nas águas comunitárias veio reforçar a necessidade de se adoptarem medidas nesse domínio³. Num período de poucos anos, a Comunidade procedeu a um reforço substancial da sua legislação no domínio da segurança dos navios de passageiros. Em especial, foram introduzidos quatro novos instrumentos comunitários para assegurar a aplicação das mesmas normas de segurança a todos os navios de passageiros na Comunidade⁴, de requisitos específicos para os serviços de *ferries* ro-ro⁵, a obtenção de melhores informações sobre os passageiros que viajam a bordo dos navios de passageiros⁶ e a aplicação antecipada do Código ISM aos navios de passageiros⁷.

¹ Livro Branco - A política Europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções, COM(2001)370 de 12/09/2001. As prioridades salientadas neste documento incluem a melhoria constante da segurança da navegação, do transporte de cidadãos e dos seus direitos enquanto passageiros nos diferentes modos de transporte.

² Comunicação da Comissão - Uma Política Comum de Segurança Marítima COM(93)66 de 24.2.1993.

³ Veja-se, por exemplo, a Resolução do Conselho, de 22 de Dezembro de 1994, relativa à segurança dos *ferries* roll-on/roll-off de passageiros, JO C 379 de 31.12.1994.

⁴ Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, JO L 144 de 15.5.1998, p.1.

⁵ Directiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de *ferries* ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade, JO L 138 de 1.6.1999, p.1.

⁶ Directiva 98/41/CE do Conselho, de 18 de Junho de 1998, relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros que operam a partir de ou para portos dos Estados-membros da Comunidade, JO L 188 de 2.7.1998, p. 35.

⁷ Regulamento (CE) n° 3051/95 do Conselho, de 8 de Dezembro de 1995, relativo à gestão da segurança dos *ferries* roll-on/roll off de passageiros (*ferries* ro-ro), JO L 320 de 30.12.1995, p.14, com a redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n° 179/98 da Comissão, de 23 de Janeiro de 1998, JO L 19 de 24.1.1998, p.35.

O processo de aplicação destas medidas e de avaliação da sua eficácia revelou algumas insuficiências e confirmou que ainda não tinha sido inteiramente alcançado o objectivo de aplicação de regras harmonizadas a todos os navios de passageiros que entram e saem de portos comunitários. Já tinha sido iniciado um processo de avaliação do regime de segurança dos passageiros com vista à proposta de melhorias quando o acidente do *Express Samina*, na Grécia, a mais recente tragédia que envolveu um *ferry* de passageiros na Europa, veio salientar a necessidade de os Estados-Membros e a Comissão aumentarem os seus esforços para prevenir a ocorrência de novos acidentes.

Além disso, a Comissão está a acompanhar de perto a evolução da construção de navios de passageiros, especialmente o aumento das suas dimensões (até 150 000 GT) e da lotação de passageiros (até 5 000 passageiros e tripulantes). Na verdade, a adequação das normas de construção e segurança actualmente aplicáveis aos navios de passageiros de muito grandes dimensões suscita algumas dúvidas. A OMI está actualmente a analisar essa questão a nível técnico e, à luz desses trabalhos e da análise subsequente da Comunidade, a Comissão apresentará novas iniciativas no domínio da segurança dos navios de passageiros no segundo semestre de 2002.

2. PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS DE ESTABILIDADE PARA OS NAVIOS RO-RO DE PASSAGEIROS QUE OPERAM PARA/DE PORTOS DA UE

2.1. Antecedentes

A estabilidade após colisão é uma questão da maior importância para a segurança dos navios ro-ro de passageiros. Quanto mais tempo um navio se mantiver a flutuar após ter sofrido avaria grave tanto mais eficientes serão as operações de evacuação ou de busca e salvamento de passageiros e tripulantes. Esta questão assume ainda maior importância à luz da dimensão cada vez maior dos navios ro-ro que servem os portos da Comunidade e do número crescente de passageiros e tripulantes que transportam. Indubitavelmente, um dos maiores perigos para um navio ro-ro com um pavimento ro-ro fechado consiste no efeito de uma acumulação significativa de água nesse pavimento.

A nível internacional, as principais normas que regulam a estabilidade dos navios ro-ro de passageiros são as chamadas normas SOLAS 90 que se referem implicitamente ao efeito do embarque de água no pavimento ro-ro em condições de mar agitado com uma altura significativa de vaga de cerca de 1,5 m⁸. Estas normas aplicam-se igualmente ao tráfego doméstico da UE, em virtude da Directiva 98/18/CE.

Em Fevereiro de 1996, no rescaldo do acidente do *Estonia*, no Mar Báltico, oito países europeus (Dinamarca, Finlândia, Alemanha, Irlanda, Países Baixos, Noruega, Suécia e Reino Unido) decidiram, através de um acordo especial, o Acordo de Estocolmo⁹, introduzir prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros. A ideia central subjacente ao referido acordo é a de que o navio deverá ser projectado por forma a não virar de quilha mesmo quando um certo volume de água tenha embarcado no pavimento ro-ro. As

⁸ Além disso, a Directiva 1999/35/CE relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de *ferries* ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade prevê, no n° 1 do seu artigo 4º, que os *ferries* ro-ro deverão satisfazer os requisitos específicos de estabilidade adoptados a nível regional quando operam na região abrangida por essas normas regionais.

⁹ Acordo relativo aos requisitos específicos de estabilidade para navios ro-ro de passageiros que efectuem viagens internacionais regulares entre - ou para ou de - portos especificados, no Noroeste da Europa e no Mar Báltico, anexo à circular OMI n° 1891, de 29 de Abril de 1996.

prescrições técnicas desse acordo vão além do que estabelecem as normas SOLAS 90, uma vez que aumentam a capacidade de sobrevivência dos navios em condições de mar mais desfavoráveis, através do reforço das prescrições SOLAS a fim de ter igualmente em conta o efeito da água que se possa acumular no pavimento ro-ro na sequência de avaria.

As prescrições de estabilidade são aplicáveis a todos os navios ro-ro de passageiros, independentemente da bandeira que arvoram, que efectuam serviços internacionais regulares de transporte de passageiros entre ou para/de portos especificados na zona abrangida pelo acordo. Além disso, todas as Partes no Acordo de Estocolmo alargaram actualmente a sua aplicação ao tráfego doméstico equivalente.

2.2. Posição da Comissão

Por ocasião do encerramento da conferência diplomática na qual o Acordo de Estocolmo foi adoptado, a Comissão proferiu uma declaração registando a conclusão do Acordo e expressando a opinião de que se deveria assegurar o mesmo nível de segurança para todos os navios ro-ro de passageiros que operam em condições similares. Assinalando que o Acordo não é aplicável noutras partes da Comunidade, a Comissão anunciava a sua intenção de analisar as condições locais prevalecentes nas águas europeias em que navegam *ferries* ro-ro de passageiros e examinar os efeitos da aplicação do Acordo de Estocolmo na região abrangida. A declaração concluía que, à luz dessa análise, a Comissão tomaria uma decisão quanto à necessidade de novas iniciativas na matéria.

Em cumprimento do compromisso assumido, a Comissão examinou o alcance e efeito da aplicação do Acordo de Estocolmo relativo às prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros e a oportunidade do alargamento do seu âmbito de aplicação às águas europeias não abrangidas pelo referido Acordo. Esta análise foi finalizada em 2001 e as suas principais conclusões, baseadas em contribuições de diversas fontes, incluindo um estudo específico encomendado pela Comissão, podem resumir-se da seguinte forma:

- as alturas de vaga no Mediterrâneo são comparáveis às do Mar Báltico e as do Atlântico Leste (costa atlântica da França, Espanha e Portugal) às do Mar do Norte e da zona do Canal da Mancha. Os factores relativos à visibilidade e à temperatura da água são geralmente mais favoráveis no Mediterrâneo do que na zona abrangida pelo Acordo de Estocolmo mas, por outro lado, no Mediterrâneo a vaga é normalmente mais cavada. Em conclusão, as alturas de vaga nas águas do Sul da Europa são comparáveis às do Norte;
- a aplicação do Acordo de Estocolmo não levantou grandes dificuldades ao sector ou aos governos contratantes. Um número significativo dos navios considerados não precisou sequer de qualquer adaptação. Do total de 140 navios afectados, 69% foram adaptados a custos inferiores a 1 milhão de euros. O custo total estimado da adaptação cifrou-se em cerca de 85 milhões de euros, mas a maior fracção desse custo é referente à aplicação acelerada das normas SOLAS 90 e não à aplicação do Acordo de Estocolmo propriamente dito;
- custo da adaptação da frota do Sul da Europa para efeitos da aplicação das disposições do Acordo de Estocolmo corresponderá aproximadamente ao associado à aplicação das prescrições SOLAS 90. Atendendo a que aplicação plena das regras SOLAS deverá, de qualquer forma, ter lugar nos próximos anos, com base no calendário da OMI (tráfego internacional) e da Directiva 98/18/CE (tráfego doméstico comunitário), o sector já deverá ter planificado os investimentos a efectuar para a adaptação dos navios considerados;

- a introdução das prescrições adicionais do Acordo de Estocolmo para os navios do Sul da Europa traduzir-se-á na uniformização das prescrições de estabilidade em toda a UE e, consequentemente, no aumento do nível de segurança na Comunidade.

À luz do acima exposto, a Comissão considera que a divisão Norte/Sul no que se refere às prescrições de estabilidade em avaria para os navios ro-ro (normas do Acordo de Estocolmo no Norte e normas SOLAS 90 no Sul), não parece justificar-se nem pelos parâmetros de segurança nem por motivos técnico-económicos. Por esta razão, a Comissão propõe uma directiva que aplica as prescrições específicas de estabilidade previstas no Acordo de Estocolmo a todos os navios ro-ro de passageiros que operam no tráfego internacional na UE. Esta iniciativa tem a vantagem de proporcionar o aumento da segurança dos navios de passageiros na Comunidade e de uniformizar a regulamentação relativa aos navios de passageiros no tráfego internacional. A referida proposta é apresentada no Anexo I da presente comunicação.

Tendo em conta que as condições de operação dos navios ro-ro de passageiros em viagens domésticas nos Estados-Membros são frequentemente similares às das viagens internacionais, a Comissão propõe igualmente a revisão da Directiva 98/18/CE do Conselho por forma a introduzir, no que se refere aos primeiros, prescrições de estabilidade iguais ou equivalentes às que se aplicam aos segundos.

3. REVISÃO DA DIRECTIVA 98/18/CE DO CONSELHO, DE 17 DE MARÇO DE 1998, RELATIVA ÀS REGRAS E NORMAS DE SEGURANÇA PARA OS NAVIOS DE PASSAGEIROS

3.1. Introdução

Apesar de a Directiva 98/18/CE do Conselho relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros¹⁰ ser relativamente recente, já surgiram diversos problemas no que respeita à sua aplicação. Por conseguinte, a Comissão considera que é adequado propor algumas alterações à referida directiva. A revisão proposta centrar-se-á, essencialmente, no reforço de determinadas partes fundamentais da directiva e na simplificação de algumas das suas disposições. A proposta consta do Anexo 2 da presente comunicação e comporta as alterações que a seguir se apresentam.

3.2. Publicação da lista das zonas marítimas (nº 2 do artigo 4º)

O artigo 4º da Directiva 98/18/CE define zonas marítimas de diferentes categorias para efeitos da limitação da operação das diferentes classes de navios. O nº 2 do referido artigo estabelece um procedimento de notificação dessas zonas marítimas pelos Estados-Membros à Comissão. Uma vez aprovadas pela Comissão, assistida por um Comité, as zonas marítimas serão publicadas no Jornal Oficial das Comunidades Europeias.

A experiência adquirida na aplicação deste artigo revelou diversos problemas, alguns dos quais de natureza jurídica, na medida em que o artigo foi interpretado das mais diversas formas pelos Estados-Membros. Além disso, registaram-se sérios atrasos na notificação das zonas marítimas. Ao nível mais técnico, o formato escolhido por alguns Estados-Membros para apresentarem a lista das zonas marítimas não era adequado para efeitos de publicação no Jornal Oficial. Uma vez que a classificação das zonas marítimas constitui um aspecto

¹⁰ JO L 144 de 15.5.1998, p. 1.

fundamental da aplicação efectiva da directiva na sua globalidade, é necessário ultrapassar estas deficiências.

Consequentemente, a Comissão propõe um novo procedimento, com base na Internet, para a notificação e publicação das zonas marítimas, mais claro e simples e que introduz, simultaneamente, maior transparência no sistema, uma vez que a informação será mais facilmente acessível a todas as partes interessadas.

3.3. Derrogação para a Grécia

O nº 3, alínea g), do artigo 6º inclui uma derrogação para os navios existentes da classe A ou B que operam na Grécia. A derrogação proporciona a tais navios a possibilidade de operarem sem cumprirem as prescrições de segurança estabelecidas na directiva até completarem 35 anos, ao passo que, a partir de 2007, a idade a partir da qual os outros navios estarão obrigados a aplicar a directiva é muito inferior.

Para efeitos desta extensão, a Grécia foi convidada a notificar à Comissão informações pormenorizadas relativas a cada um dos navios abrangidos, devendo tais informações ser publicadas no Jornal Oficial. A lista foi publicada numa decisão da Comissão de 24.6.1999¹¹ e revelou que o número de navios abrangidos pela derrogação era bastante reduzido. Além da limitada relevância prática da derrogação, o seu significado político foi substancialmente reduzido. Por esses motivos, a Comissão propõe a supressão da cláusula derogatória para os navios de passageiros que operam nas águas gregas a partir de 1.1.2005.

3.4. Código das Embarcações de Alta Velocidade 2000

Actualmente, a Directiva 98/18/CE aplica plenamente o Código das Embarcações de Alta Velocidade (HSC)¹² a todas as embarcações de alta velocidade que efectuem serviços domésticos. Todavia, após a adopção da directiva, foi elaborado um novo Código das Embarcações de Alta Velocidade para navios novos. Este novo código HSC 2000 foi adoptado em 5 de Dezembro de 2000 e aplica-se a todos os navios novos cuja quilha esteja assente ou se encontrem numa fase de construção equivalente em ou após 1 de Julho de 2002¹³. O código HSC 2000 não substitui o código anterior no que se refere a navios de alta velocidade mais antigos, aplicando-se exclusivamente a navios novos.

Para acompanhar esta evolução a nível internacional, a Comissão propõe uma revisão da Directiva 98/18/CE para permitir a aplicação do Código HSC 2000 através da introdução de alterações à directiva segundo o procedimento de comitologia, o que implica a alteração da alínea a) do artigo 8º da referida directiva. Isto assegurará a aplicação do mesmo método flexível para as alterações da directiva à luz da evolução da legislação internacional no que se refere quer aos navios de passageiros quer às embarcações de alta velocidade, o que não acontece actualmente.

¹¹ JO L 180 de 24.6.1999, p. 5.

¹² “*International Code for Safety of High Speed Craft*”, Resolução MSC 36(63) da OMI, de 20 de Maio de 1994.

¹³ “*International Code for Safety of High Speed Craft, 2000*” (Código HSC 2000), Resolução MSC 97(73) da OMI, de 5 de Dezembro de 2000.

3.5. Prescrições de estabilidade e retirada de serviço de navios ro-ro de passageiros

A primeira proposta legislativa da presente comunicação relativa à segurança dos navios de passageiros introduz prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros que operam em rotas internacionais para/de portos comunitários, aplicáveis o mais tardar em 1 de Outubro de 2010. Para assegurar níveis coerentes de segurança no tráfego internacional e no tráfego doméstico, a alteração da Directiva 98/18/CE inclui igualmente uma proposta de aplicação destas prescrições de estabilidade ou de prescrições de estabilidade equivalentes aos navios ro-ro que operam no tráfego doméstico.

Para encorajar a aplicação das prescrições de estabilidade pelos navios ro-ro de passageiros que operam em diferentes tipos de zonas marítimas nas mesmas condições de mar, a Comissão propõe que as prescrições específicas de estabilidade se apliquem a todos os navios ro-ro de passageiros novos das classes A, B e C, a partir de 1 de Outubro de 2004. No que se refere aos navios ro-ro de passageiros novos da classe D, não se justifica a aplicação das prescrições específicas de estabilidade devido às condições de operação restritas de tais navios. Todavia, tendo em conta as eventuais dificuldades de adaptação de navios existentes das classes A e B, a Comissão propõe introduzir, como alternativa, a possibilidade de retirar de serviço os navios dessas classes aos 30 anos, caso não seja possível cumprir as prescrições específicas de estabilidade. Esta possibilidade de retirada de serviço será igualmente aplicável aos navios ro-ro de passageiros existentes das classes C e D, salvo se cumprirem inteiramente as prescrições de estabilidade fixadas no ponto II-1/B/8 do Anexo I daquela directiva. Isto significa que estes navios são obrigados a cumprir integralmente as prescrições de estabilidade SOLAS 90, obrigação da qual estão actualmente isentos.

As prescrições/opções para os navios ro-ro que operam nos 4 tipos de zonas marítimas nacionais (classes A, B, C e D) são apresentados de forma resumida no quadro infra.

<u>Classe de navio</u>	<u>Prescrições de estabilidade</u>	<u>Medidas transitórias para os navios existentes</u>
Navios ro-ro novos das classes A, B e C, construídos em ou após 1 de Outubro de 2004	Aplicação das mesmas regras que se aplicam aos navios que efectuem viagens internacionais. Introdução das prescrições específicas de estabilidade (Acordo de Estocolmo).	
Navios ro-ro novos da classe D	Aplicação das prescrições de estabilidade SOLAS 90 (Anexo I/II-1/B/8).	
Navios ro-ro existentes das classes A e B, construídos antes de 1 de Outubro de 2004.	Aplicação das mesmas regras que se aplicam aos navios que efectuem viagens internacionais. Introdução, até 1 de Outubro de 2010, das prescrições específicas de estabilidade (Acordo de Estocolmo).	Em caso de não conformidade em 1/10/2010, retirada de serviço no dia em que os navios ro-ro atingem os 30 anos de idade. No entanto, o limite do prazo para a retirada de serviço é 1 de Janeiro de 2015.
Navios ro-ro existentes das classes C e D, construídos antes de 1 de Outubro de 2004	Introdução, até 1 de Outubro de 2010, das prescrições específicas de estabilidade (Anexo I/II-1/B/8).	Em caso de não conformidade em 1/10/2010, retirada de serviço no dia em que os navios ro-ro atingem os 30 anos de idade. No entanto, o limite do prazo para a retirada de serviço é 1 de Janeiro de 2015.

3.6. Prescrições de segurança em benefício dos passageiros com mobilidade reduzida

As alterações demográficas na União Europeia estão a contribuir para o envelhecimento da população. Uma percentagem mais elevada da sociedade e, consequentemente, um maior grupo de potenciais utilizadores de serviços de transporte padecerá, no futuro, de alguma forma de mobilidade reduzida, devido à idade avançada ou a alguma deficiência. Tornar os navios de passageiros que efectuem serviços domésticos seguros e acessíveis para as pessoas com mobilidade reduzida (PMR¹⁴) assume, por conseguinte, uma importância crescente, uma vez que o número de pessoas directamente beneficiadas pelo aumento da acessibilidade pode representar cerca de 30% da população. Projectar navios para todos os passageiros, incluindo

¹⁴ A definição de pessoa com mobilidade reduzida encontra-se na Directiva 2002/xx/CE relativa a disposições especiais aplicáveis aos veículos destinados ao transporte de passageiros com mais de oito lugares sentados além do lugar do condutor e que altera as Directivas 70/156/CEE e 97/27/CE, nos seguintes termos: “«Passageiro com mobilidade reduzida», qualquer pessoa que tenha dificuldades na utilização dos transportes públicos, como, por exemplo, as pessoas com deficiências (incluindo as pessoas com deficiências sensoriais e psíquicas e os utilizadores de cadeiras de rodas), as pessoas com deficiências nas extremidades, as pessoas de baixa estatura, as pessoas com bagagens pesadas, as pessoas de idade, as mulheres grávidas, as pessoas com carros de compras e as pessoas com crianças (incluindo crianças em carrinhos de bebé).

para as pessoas com mobilidade reduzida, significa, além do mais, que o navio será mais seguro e as suas instalações mais fáceis de utilizar por todos os passageiros.

O Livro Branco da Comissão Europeia – “A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções” diz: “É evidente que o sucesso da intermodalidade passa também por um acesso facilitado a todos os modos de transporte. Importa, neste contexto, ter em conta as dificuldades com que se confrontam as pessoas com mobilidade reduzida utentes dos transportes colectivos, para as quais a passagem de um modo a outro representa por vezes um verdadeiro obstáculo”¹⁵. O artigo 13º do Tratado CE insta, além disso, à adopção de medidas de combate à discriminação em razão, nomeadamente, de deficiência ou idade e outros diplomas legislativos comunitários e propostas da Comissão¹⁶ estabelecem, como condição para a exploração, a acessibilidade a pessoas com mobilidade reduzida.

A título exemplificativo, nos navios de passageiros, as pessoas com mobilidade reduzida confrontam-se com obstáculos no embarque, na entrada e saída no convés dos veículos, no acesso às instalações de bordo, às informações sobre a segurança (vias de evacuação, mensagens de emergência) e aos alojamentos.

A Comissão propõe a inclusão de um novo artigo na directiva relativo às prescrições de segurança em benefício dos passageiros com mobilidade reduzida e um anexo adicional com orientações a esse respeito. Estas prescrições de segurança abrangem todas as classes de navios, novos e existentes, apesar de as soluções diferirem em função das dimensões e dos tipos de navios. A definição de prescrições técnicas específicas incumbirá aos Estados-Membros, de acordo com o princípio da subsidiariedade. É fundamental que os Estados-Membros consultem as organizações representativas das pessoas com mobilidade reduzida. Apesar de se entender que a consideração dessas orientações de segurança na fase de projecto não comporta custos adicionais significativos, no novo artigo proposto reconhece-se que as adaptações dos navios existentes poderão ser onerosas, incluindo-se, consequentemente, na directiva, uma cláusula de salvaguarda relativa a adaptações que representam um ónus económico excessivo para o proprietário do navio. Neste contexto, a Comissão propõe igualmente a possibilidade de alterar os Anexos II e III com a assistência do Comité.

4. RESPONSABILIDADE DAS TRANSPORTADORAS MARÍTIMAS DE PASSAGEIROS

4.1. Introdução

A responsabilidade por danos causados aos passageiros transportados por mar não é objecto de regras inteiramente harmonizadas nem a nível internacional nem a nível europeu. Não há legislação comunitária neste domínio e a protecção concedida aos passageiros varia de Estado-Membro para Estado-Membro, dependendo das convenções internacionais e respectivas alterações que tenham sido ratificadas pelo Estado no qual é liquidado o pedido. Consequentemente, os montantes máximos da compensação por morte ou lesões corporais dos passageiros variam muito nos Estados-Membros da UE. Além disso, nenhuma das

¹⁵ Livro Branco - A política Europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções, COM(2001)370 de 12/09/2001.

¹⁶ Veja-se, por exemplo, a Directiva 2002/XX/CE citada na nota de rodapé 12 e a proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à acção dos Estados-membros em matéria de obrigações de serviço público e adjudicação de contratos de serviço público no sector do transporte de passageiros por via férrea, estrada e via navegável interior (COM(2000)7 final de 26.7.2000).

convenções ou protocolos aplicáveis estabelece a responsabilidade objectiva da transportadora ou a obrigação de estas subscreverem seguros para o pagamento de indemnizações aos passageiros.

Atendendo à importância da protecção adequada e uniforme dos passageiros transportados por mar, a Comissão considera que a situação actual é insustentável. A necessidade de um regime de responsabilidade pelos passageiros no sector do transporte marítimo é acentuada pelo facto de as dimensões e a lotação de passageiros dos *ferries* e navios de cruzeiro continuarem a aumentar e por existirem cada vez mais operadores nesse mercado em crescimento constante, uma vez que a disponibilidade de tempo e recursos financeiros para viagens e férias é cada vez maior. Um regime uniforme e adequado de responsabilidade pelos passageiros do transporte marítimo deveria, consequentemente, ser parte integrante do enquadramento legal comunitário dos navios de passageiros, tanto mais que, através do Regulamento (CE) nº 2027/97 do Conselho, de 9 de Outubro de 1997, relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente, a Comunidade já estabeleceu um regime de responsabilidade de alcance comunitário para as transportadoras aéreas.

A presente secção apresenta a posição da Comissão sobre os elementos essenciais de um regime exequível de responsabilidade pelos passageiros do transporte marítimo. No entender da Comissão, tal regime deverá ser instituído na União Europeia num futuro próximo. A introdução de um regime a nível comunitário coincide com a revisão das normas internacionais sobre a responsabilidade das transportadoras marítimas de passageiros a nível internacional. Considera-se que, se o regime internacional for satisfatório ou, pelo menos, não impedir a aplicação dos elementos essenciais a seguir apresentados, é preferível aplicar o regime comunitário no contexto das regras internacionais. Contudo, se o regime internacional não satisfizer tais expectativas ou a sua aplicação sofrer atrasos significativos, a Comissão considera que a importância da questão exige a adopção de iniciativas específicas de alcance comunitário e apresentará uma proposta para o efeito antes do final deste ano.

4.2. Antecedentes

4.2.1. Navegação

A principal convenção internacional que regula a responsabilidade das transportadoras marítimas de passageiros é a Convenção relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, de 1974 (a seguir, designada “Convenção de Atenas”), que estabelece um regime de responsabilidade pelos danos sofridos pelos passageiros nos navios de mar. Esta convenção estabelece um regime de responsabilidade baseado na culpa que permite à transportadora limitar a sua responsabilidade, salvo se tiver agido com intenção de causar o dano ou de forma imprudente e com consciência de que poderia provavelmente ocorrer dano. Este limite de responsabilidade é fixado em 46, 666 Direitos de Saque Especiais (DSE) (cerca de 67 000 euros) por passageiro, em caso de morte ou lesões corporais. No que respeita à perda ou avaria de bagagens, o limite de responsabilidade da transportadora depende da natureza e da localização da bagagem. A Convenção de Atenas entrou em vigor em 1987 e, até ao momento, ratificaram ou aderiram à Convenção 26 Estados, entre os quais seis Estados-Membros da UE¹⁷, representando um terço da tonelagem da frota mundial de navios de mar.

¹⁷ Os Estados-Membros da UE que ratificaram a Convenção de Atenas são: Bélgica, Grécia, Irlanda, Luxemburgo, Espanha e Reino Unido. Além disso, os países nórdicos aplicam, o regime da convenção mas com os limites previstos no Protocolo de 1990.

O principal motivo pelo qual a referida convenção foi ratificada por relativamente poucos Estados-Membros da UE reside no facto de se considerarem excessivamente reduzidos os limites por ela estabelecidos. No final dos anos 80, foram envidados esforços para aumentar os limites, mas o Protocolo de 1990 deles resultante não foi ratificado por um número suficiente de Estados, não tendo entrado em vigor.

Dada a situação globalmente insatisfatória no que se refere à compensação dos passageiros de navios de mar, o Comité Jurídico da Organização Marítima Internacional (OMI) decidiu proceder à revisão da Convenção da Atenas. Um dos objectivos da revisão consistia em assegurar um nível de protecção dos passageiros pelo menos idêntico ao proporcionado pelo novo regime de responsabilidade pelos passageiros do transporte aéreo, tendo simultaneamente em conta as condições específicas operacionais e de seguros do sector dos transportes marítimos. A Comissão participa nessas actividades da OMI, sendo os respectivos resultados apresentados mais pormenorizadamente na Secção 4.4 infra.

Actualmente, não há legislação comunitária relativa à responsabilidade das transportadoras marítimas de passageiros. Por conseguinte, a legislação correspondente do sector do transporte aéreo constitui uma referência importante na consideração desse regime.

4.2.2. Aviação

A nível comunitário, o Regulamento (CE) nº 2027/97 do Conselho estabelece um regime de responsabilidade das transportadoras aéreas em caso de acidente. Esse regime só se aplica a transportadoras estabelecidas na Comunidade e prevê a responsabilidade ilimitada da transportadora em caso de morte ou de lesão corporal dos passageiros, dividida em dois níveis. Para danos inferiores a 100 000 Direitos de Saque Especiais (cerca de 143 000 euros) por passageiro, a transportadora não pode alegar em sua defesa que tomou todas as medidas possíveis para evitar o acidente. O referido regulamento especifica ainda que as transportadoras devem subscrever um seguro que cubra os limites da responsabilidade objectiva e, acima desses limites, um nível razoável. O regulamento não cobre os danos causados à bagagem.

A nível internacional, foi aprovado um conjunto uniforme de regras através da adopção da Convenção para a Unificação de Certas Regras relativas ao Transporte Aéreo Internacional, de 1999 (Convenção de Montreal). Esta convenção, que ainda não entrou em vigor, prevê um regime semelhante ao comunitário no que se refere ao dano de morte e às lesões corporais de passageiros, mas tem um âmbito de aplicação mais alargado porque prevê, nomeadamente, disposições relativas à responsabilidade por danos causados à bagagem e carga. A Convenção de Montreal também impõe uma obrigação de os Estados Partes exigirem às transportadoras a subscrição de “um seguro adequado que cubra a sua responsabilidade nos termos da presente Convenção”.

Actualmente, estão a ser envidados esforços para adaptar o regime comunitário ao da Convenção de Montreal através da inclusão, no seu âmbito de aplicação, dos danos decorrentes da perda ou avaria da bagagem e de atrasos, e para preparar a adesão conjunta da Comunidade e dos Estados-Membros à referida convenção. De acordo com as conclusões do Conselho, a ratificação simultânea da convenção pela Comunidade e pelos Estados-Membros deverá ter lugar antes de finais de 2002.

4.3. Posição da Comissão

4.3.1. Introdução

A Comissão está firmemente convencida de que o regime de responsabilidade aplicável aos passageiros transportados por mar deve ser actualizado e reforçado em benefício desses passageiros. Muitos aspectos da Convenção de Atenas, na sua formulação actual, estão desactualizados e não satisfazem as expectativas dos cidadãos que viajam em navios de passageiros nas águas comunitárias e outras. A protecção adequada dos passageiros é particularmente importante no que se refere à compensação por danos resultantes da morte ou de lesões corporais, elemento fulcral do Regulamento (CE) nº 2027/97 relativo à responsabilidade das transportadoras aéreas.

Todavia, cumpre reconhecer que os dois modos de transporte apresentam diferenças relevantes que implicam a adopção de soluções diferentes no que se refere aos respectivos regimes de responsabilidade. Essas diferenças incluem a forma como os passageiros passam o tempo durante o transporte, a organização das transportadoras e os respectivos seguros, assim como a forma como os dois sectores encaram as questões relativas à responsabilidade. Devido a estas e outras diferenças, a aplicação de um sistema de responsabilidade pelos passageiros idêntico para os dois modos de transporte não será necessariamente viável ou desejável. Por exemplo, o número elevado e cada vez maior de transportadoras marítimas, nem todas conhecidas, implica a imposição de exigências em matéria de seguro muito específicas no sector do transporte marítimo. Além disso, a cobertura de todas as transportadoras, independentemente da bandeira do navio, é fundamental para a eficácia do regime de responsabilidade pelos passageiros do transporte marítimo.

Para assegurar a protecção adequada dos passageiros, devem ser incorporados certos princípios fundamentais num regime comunitário de responsabilidade pelos passageiros do transporte marítimo. No entender da Comissão, devem ser plasmadas nesse regime, pelo menos, as seis características abaixo salientadas.

4.3.2. Responsabilidade objectiva

A responsabilidade objectiva destina-se a melhorar a posição dos demandantes, uma vez que esta não depende da culpa ou negligência da transportadora. Ao contrário do regime de responsabilidade aplicado no sector da aviação, nenhuma das convenções em matéria de responsabilidade pelos passageiros do transporte marítimo prevê a responsabilidade da transportadora por morte ou lesões corporais totalmente independente de culpa¹⁸. Esta diferença entre os modos de transporte foi frequentemente justificada por referência às diferenças entre o papel do passageiro a bordo de um navio de passageiros ou de cruzeiro e do passageiro a bordo de uma aeronave. Enquanto o último é normalmente suposto manter-se sentado durante a principal parte da viagem, o passageiro a bordo de um navio, especialmente de um navio de cruzeiro, goza de uma mobilidade e actividade consideravelmente superiores, tendo mais tempo e possibilidades de agir com concorrência de culpa. Um passageiro de um navio de cruzeiro pode frequentemente comparar-se a um cliente num restaurante, numa discoteca, num cabeleireiro ou numa estação termal. Como geralmente nenhum destes prestadores de serviços está sujeito a um regime de responsabilidade objectiva, considerou-se injusto impor esse ónus à transportadora marítima de passageiros. O facto de 90% dos

¹⁸ No entanto, o nº 3 do artigo 3º da Convenção de Atenas estabelece a presunção de culpa da transportadora caso o dano resulte de naufrágio, colisão, encalhe, explosão ou incêndio ou defeito do navio.

pedidos de indemnização apresentados por passageiros do sector do transporte marítimo envolverem um passageiro ou um número reduzido de passageiros ao passo que, no sector da aviação, esses pedidos envolverem, em geral, todos ou a maioria dos passageiros a bordo da aeronave apoia essa abordagem.

No entanto, tal argumentação não tem em conta os acidentes que envolvem navios de passageiros cujas causas estão fora do controlo dos passageiros a bordo. Tais incidentes, incluindo naufrágio, encalhe, colisão, incêndio, etc., são inteiramente comparáveis aos acidentes característicos do sector da aviação e deverão ser regulados de forma análoga. Por esse motivo, a Comissão, tal como o projecto de texto do novo Protocolo à Convenção de Atenas, considera que se deve estabelecer uma distinção entre duas categorias de pedidos de indemnização. Os danos causados pela exploração do navio, quando a possibilidade de os passageiros controlarem os acontecimentos é geralmente muito limitada (“incidentes de navegação”), deverão ser objecto de um regime de responsabilidade objectiva ao passo que, para os outros tipos de lesões corporais causadas a bordo, pode ser suficiente um regime de responsabilidade baseado na negligência.

4.3.3. Limites suficientes de responsabilidade

A Comissão aceita que a responsabilidade objectiva da transportadora possa ser submetida a limites máximos, principalmente porque, para ser eficaz, o regime deve ser associado a exigências rigorosas em matéria de seguro. No entanto, tais limites deverão ser suficientemente elevados, especialmente no que se refere a pedidos de indemnização por morte ou lesões corporais.

A determinação de um limite adequado é dificultada pela falta de informações estatísticas sobre os custos dos acidentes que envolvem navios de passageiros. Em geral, apesar de se terem registado vários acidentes trágicos com *ferries* nas águas europeias, dos já resolvidos, conhecem-se poucos casos que revelem deficiências manifestas do regime de compensação dos passageiros do transporte marítimo. Todavia, mais do que comprovar a adequação dos limites máximos actualmente aplicáveis, pode considerar-se que este facto revela a aplicação de práticas flexíveis em matéria de seguro. No entender da Comissão, a justa compensação dos passageiros deverá minimizar a dependência de tal flexibilidade, mesmo no que se refere a pedidos de indemnização mais elevados, devendo o tal regime de compensação basear-se, consequentemente, em limites equivalentes ou superiores aos estabelecidos para regimes de compensação comparáveis.

Na UE, a responsabilidade objectiva das transportadoras aéreas é limitada a, aproximadamente, 143 000 euros. É provável que este valor se torne aplicável a nível internacional através da entrada em vigor, num futuro próximo, da Convenção de Montreal. No contexto marítimo, o Protocolo de 1990 à Convenção de Atenas aumentou substancialmente o limite para 175 000 DSE (250 000 euros), um valor que corresponde ao limite global fixado para navios de passageiros no Protocolo de 1996 à Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Sinistros Marítimos. Apesar de transpostos para o direito interno de alguns Estados-Membros, nenhum destes protocolos entrou em vigor a nível internacional.

Na opinião da Comissão, o limite estabelecido no Protocolo de 1990 à Convenção de Atenas, deflacionado para o seu valor actual¹⁹, constitui o valor mínimo aceitável para um regime de responsabilidade objectiva relativamente a pedidos de indemnização por morte ou lesões corporais. Esse valor já foi aprovado pela comunidade internacional no contexto de negociações de instrumentos anteriores. Todavia, tal valor pressupõe que a responsabilidade global por passageiro, incluindo em caso de culpa ou negligência da transportadora, será substancialmente superior.

4.3.4. *Responsabilidade alargada em caso de culpa ou negligência*

A derrogação ao direito de limitação da responsabilidade das transportadoras em caso de culpa grave é geralmente aceite. Actualmente, as transportadoras perdem esse direito, quer ao abrigo da Convenção de Atenas quer no regime da Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Sinistros Marítimos, quando agem “com a intenção de causar dano ou de forma imprudente e com consciência de que poderia provavelmente ocorrer dano”. É claro que os incidentes com navios de passageiros muito raramente preencherão estas condições e, para efeitos práticos, a limitação da responsabilidade pode, actualmente, considerar-se um direito de carácter absoluto. No entender da Comissão, esta é uma deficiência grave do regime existente porque o carácter absoluto da limitação da responsabilidade equivale ao direito de as transportadoras e suas seguradoras recusarem a compensação aos seus passageiros acima de um determinado limite, por muito justificável que seja o pedido e independentemente da causa do acidente. Além disso, o carácter absoluto dos direitos de limitação da responsabilidade nem sequer constitui, em geral, um grande incentivo para as transportadoras tomarem as precauções necessárias para evitar acidentes.

A Comissão considera que a responsabilidade por morte e lesões corporais dos passageiros, causados por incidentes de navegação ou outros, deve ser submetida a um limite significativamente superior ao proposto pela parte abrangida pela responsabilidade objectiva descrita na secção anterior. Caso deva ser estabelecido um limite para a responsabilidade por morte e lesões corporais, este deve ser suficientemente elevado para cobrir a totalidade dos danos previsíveis. Isto corresponderia mais aos princípios gerais da responsabilidade civil e seria mais coerente com o regime aplicado no sector da aviação e com a posição da Comissão sobre o regime da responsabilidade pelos danos resultantes da poluição por hidrocarbonetos²⁰. Para assegurar uma maior coerência com o regime aplicável no sector da aviação, é necessário estabelecer uma distinção, no que se refere à base da responsabilidade, entre incidentes de navegação e outros incidentes. Quanto aos primeiros, é razoável presumir culpa ou negligência da transportadora. Por outras palavras, tal como na Convenção de Montreal, a transportadora deve responder pelos danos resultantes da morte ou de lesões corporais dos passageiros, salvo se puder provar que o incidente não foi provocado por culpa ou negligência da sua parte.

¹⁹ Em 1990, 175 000 DSE correspondiam a uma média de 186 752, 7 ECU (Eurostat/New Cronos). Através da deflação deste valor por aplicação do índice dos preços ao consumidor entre 1990 e 2003 (data prevista da adopção do limite proposto), que, de acordo com estimativas da Comissão é de 142,27 para os 15 Estados-Membros, o valor alcançado é de cerca de 265 000 euros. Por outras palavras, devido à diferença de valor entre os DSE e o ECU/EUR desde 1990, o limite deflacionado é apenas marginalmente diferente do adoptado em 1990.

²⁰ A posição da Comissão sobre o regime internacional de responsabilidade e compensação pela poluição por hidrocarbonetos consta do documento COM(2000)802 final de 6 de Dezembro de 2000.

4.3.5. *Obrigatoriedade do seguro*

Nenhuma das convenções relativas à responsabilidade pelos passageiros impõe às transportadoras a obrigação de subscrição de um seguro adequado. A ausência de tal obrigação, no que se refere às transportadoras de passageiros, é totalmente desproporcionada tendo em conta os riscos envolvidos no transporte de centenas ou milhares de passageiros a bordo de um navio. Apesar de a maioria dos navios de passageiros estar, na verdade, financeiramente protegida, normalmente através da adesão a uma associação de seguro marítimo (“*Protection & Indemnity (P&I) Clubs*”), a ausência de exigências formais em matéria de seguro não se justifica. Por conseguinte, qualquer regime de responsabilidade pelos passageiros deve integrar exigências em matéria de seguro obrigatório. Para assegurar a igualdade de tratamento das transportadoras, as exigências em matéria de seguro deverão aplicar-se a todas as transportadoras, independentemente da bandeira do navio, que prestam serviços para ou partir de um porto da UE. Quanto ao montante em causa, o seguro deve cobrir os limites máximos de responsabilidade objectiva por passageiro, bem como um montante razoável além desse limite, multiplicado pelo número máximo de pessoas a bordo.

4.3.6. *Acção directa*

A possibilidade de os demandantes apresentarem os seus pedidos directamente à seguradora é fundamental na navegação, uma vez que a transportadora pode, por vezes, ser difícil de identificar e/ou incapaz de satisfazer na íntegra as suas obrigações financeiras. Por conseguinte, para que um regime de responsabilidade cumpra eficazmente os seus objectivos no sector marítimo, o direito de “acção directa” contra a seguradora é fundamental. Por conseguinte, é evidente que tal requisito deve ser incluído num futuro regime de responsabilidade pelos passageiros aplicável às transportadoras marítimas. Quanto ao alcance económico deste direito, este deverá equivaler ao limite total *per capita*, sujeito ao seguro obrigatório.

4.3.7. *Transporte nacional*

O regime de responsabilidade deverá cobrir todos os transportes na Comunidade, incluindo as operações no interior de um único Estado-Membro. O regime da Convenção de Atenas só se aplica a viagens internacionais. No entanto, alguns Estados-Membros decidiram alargar a sua aplicação ao transporte nacional. De acordo com a filosofia comunitária subjacente à legislação em vigor para os navios de passageiros, ou seja, de que o nível de protecção dos passageiros não deverá depender do facto de o serviço ser prestado entre dois Estados-Membros ou estritamente doméstico, o regime de responsabilidade será, por conseguinte alargado a todos os tipos de transporte.

4.4. **A via a seguir**

Um regime comunitário de responsabilidade pelos passageiros transportados por mar que satisfaça todos os critérios supra satisfará as actuais necessidades dos passageiros a bordo de *ferries* e navios de cruzeiro e instituirá um regime de responsabilidade uniforme nos Estados-Membros. Em suma, além das principais características do regime de responsabilidade aplicado no sector da aviação, o regime para os passageiros transportados por mar deverá proporcionar vantagens adicionais para os passageiros, na medida em que os limites da responsabilidade objectiva deverão ser superiores e as exigências em matéria de seguro consideravelmente mais elaboradas. De importância considerável será o facto de as exigências em matéria de seguro cobrirem todas as transportadoras, independentemente da bandeira ou do local onde estiverem registados os navios que operam para ou a partir dos portos

comunitários. A Comissão considera que deverá ser instituído na Comunidade um regime de responsabilidade com estas características para as transportadoras marítimas de passageiros o mais cedo possível.

A preparação de uma proposta de um regime da UE de responsabilidade pelos passageiros transportados por mar coincide com a elaboração de um novo Protocolo à Convenção de Atenas, cuja adopção está prevista para o final de 2002. Na sua 83ª Sessão, realizada de 8 a 12 de Outubro de 2001, o Comité Jurídico da OMI aprovou um projecto de protocolo que será transmitido para adopção por uma Conferência Diplomática prevista para Outubro-Novembro de 2002. Esse projecto introduz, designadamente, exigências em matéria de seguro obrigatório para as transportadoras marítimas de passageiros e um regime de responsabilidade objectiva combinado com o direito de acção directa. O referido projecto destina-se igualmente a aumentar os limites da responsabilidade por morte ou lesões corporais dos passageiros causados por incidentes de navegação. É igualmente introduzida a possibilidade de os Estados Partes aplicarem limites de responsabilidade superiores no que se refere a pedidos de indemnização por morte ou lesões corporais de passageiros em caso de negligência da transportadora (nesses incidentes da navegação o ónus da prova será invertido em benefício dos demandantes). Quanto à aplicação das disposições do protocolo ao transporte nacional, que não é expressamente prevista no texto, parece que o regime internacional não proibirá a adopção dessa medida complementar pelas suas Partes Contratantes.

Em resumo, é provável que o novo protocolo satisfaça amplamente as preocupações acima mencionadas se que os limites de responsabilidade forem suficientemente elevados. Sobretudo, mesmo que os limites globais de responsabilidade por morte ou lesões corporais não sejam suficientemente elevados, a redacção actual do protocolo permite que as suas Partes Contratantes apliquem limites superiores ou não apliquem quaisquer limites. A bem da promoção de uma adesão alargada ao regime de responsabilidade pelos passageiros, a Comissão considera, por conseguinte, que os Estados-Membros e a Comunidade, na globalidade, devem envidar todos os esforços para que o novo Protocolo à Convenção de Atenas seja adoptado e entre em vigor numa escala alargada e o mais cedo possível²¹.

O novo Protocolo à Convenção de Atenas parece permitir a adesão da Comunidade enquanto tal. À luz da competência exclusiva da Comunidade para certas matérias reguladas no protocolo²², na sequência da adopção do Regulamento (CE) n° 44/2001 do Conselho, de 22 de Dezembro de 2000, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial²³, é necessária a adesão da Comunidade ao novo protocolo, paralelamente à adesão dos seus Estados-Membros.

Ainda não é certa a forma que assumirá a proposta da Comissão para instituir um regime de responsabilidade pelos passageiros transportados por mar conforme com os elementos acima salientados. Esta dependerá dos resultados da Conferência Diplomática sobre o Protocolo à Convenção de Atenas. Idealmente, o regime comunitário deveria ser aplicado no âmbito do regime global, integrando-se, conseqüentemente, num quadro regulamentar harmonizado a

²¹ A entrada em vigor do novo Protocolo à Convenção de Atenas depende da manifestação de aceitação de vinculação ao mesmo por um determinado número de Estados. Esse número ainda não foi fixado mas, para o mesmo efeito, a Convenção de Atenas previa a aceitação de 10 Estados.

²² Os artigos 10º e 11º do projecto de protocolo, que substituem os artigos 17º e 17º-A da Convenção de Atenas, referem-se à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões judiciais proferidas de acordo com o Protocolo. Estas disposições afectam o disposto no Regulamento (CE) n° 44/2001 do Conselho.

²³ JO L 12 de 16.1.2001, p. 1.

nível internacional. Uma solução internacional apresenta algumas vantagens, sobretudo a nível prático e de procedimento, uma vez que os pedidos de indemnização dos passageiros, pela sua natureza, são susceptíveis de originar litígios que podem potencialmente envolver muitas partes e muitos ordenamentos jurídicos nacionais bastante divergentes. Todavia, neste caso, a Comissão entende igualmente que uma solução regional satisfatória é preferível a uma solução internacional insatisfatória. Caso os resultados da Conferência Diplomática que adoptará o Protocolo à Convenção de Atenas comportem deficiências importantes relativamente aos elementos fundamentais salientados na presente secção ou outros obstáculos à sua aplicação, a Comissão apresentará uma proposta de regime comunitário com os elementos necessários. Tendo em conta a importância da questão em exame, a compensação adequada em caso de morte e lesões corporais de passageiros, a Comissão entende que, se o acordo internacional não proporcionar as garantias necessárias, a adopção de um regime de alcance comunitário é uma medida inteiramente justificada e necessária.

2002/0074 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

INTRODUÇÃO GERAL

1. Antecedentes

A estabilidade após avaria por colisão é uma questão da maior importância para a capacidade de sobrevivência dos navios ro-ro de passageiros, dada a configuração particular destes. É óbvio que, de um modo geral, quanto mais tempo um navio se mantiver a flutuar após ter sofrido avaria grave tanto mais eficientes poderão ser as operações de evacuação ou de busca e salvamento. Nessa perspectiva, as prescrições de estabilidade que estes navios devem satisfazer têm incidência directa na segurança dos passageiros e tripulantes. Estas questões assumem ainda maior importância à luz da cada vez maior dimensão dos navios ro-ro que servem os portos da Comunidade e do crescente número de passageiros e tripulantes que transportam.

Como demonstram quer a realidade concreta quer a investigação, o problema mais sério que se coloca a um navio ro-ro com um pavimento ro-ro fechado é o do efeito de uma acumulação significativa de água nesse pavimento. No entanto, se se aplicarem as normas técnicas adequadas, um navio em avaria pode manter-se a flutuar mesmo com um certo volume de água no pavimento ro-ro (o convés dos veículos). A investigação realizada demonstra claramente que o bordo livre residual do navio e a altura de vaga numa determinada zona marítima são factores que têm uma relação significativa com o volume de água susceptível de se acumular em caso de colisão.

A questão da estabilidade dos navios ro-ro de passageiros tem sido tratada, no plano internacional, pela Organização Marítima Internacional e é objecto de normas específicas, estabelecidas com base principalmente na Convenção SOLAS 90²⁴ e na Resolução A265. Estas normas consideram implicitamente o efeito do embarque de água no pavimento ro-ro em condições de mar em que a altura significativa de vaga é de 1,5 m e prevêem um calendário de adaptação para os navios existentes (de 1 de Outubro de 1998 a 1 de Outubro de 2010).

No seguimento do acidente do "Estonia", oito países europeus (Dinamarca, Finlândia, Alemanha, Irlanda, Países Baixos, Noruega, Suécia e Reino Unido) decidiram, em Fevereiro de 1996, exigir normas de estabilidade em avaria para os navios ro-ro de passageiros mais exigentes que as prescritas pela SOLAS 90. Estas novas normas foram introduzidas no contexto do Acordo de Estocolmo (SA), no qual os oito países atrás referidos são partes. As prescrições de estabilidade do Acordo de Estocolmo complementam as normas SOLAS 90, com o objectivo de aumentar a capacidade de sobrevivência dos navios ro-ro em condições de mar com uma altura significativa de vaga entre 1,5 e 4 m. Estas prescrições complementares têm especificamente em conta a probabilidade de acumulação de água no convés dos veículos até uma altura de 0,5 m. O Acordo estabelece um calendário de adaptação, de 1 de Abril de 1997 a 1 de Outubro de 2002.

Por ocasião da adopção do Acordo de Estocolmo, a Comissão, considerando o seu âmbito regional de aplicação, anunciou a sua intenção de proceder a uma análise das condições locais prevalentes nas águas europeias em que navegam *ferries* ro-ro de passageiros, análise essa que incluiria o grau e os efeitos da aplicação do Acordo na região abrangida. A declaração

²⁴ Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, revista em 1990

concluía que, à luz dessa análise, a Comissão tomaria uma decisão quanto à necessidade de novas iniciativas.

O Conselho fez uma declaração similar na sua 2074^a sessão, de 17 de Março de 1998, na qual foi adoptada a Directiva 98/18/CE do Conselho relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros²⁵. Nessa declaração definia-se com maior precisão a necessidade de um mesmo nível de segurança para todos os *ferries* ro-ro de passageiros que operam em condições similares, referindo tanto as viagens domésticas como as viagens internacionais. A Directiva 98/18/CE torna a aplicação das normas de estabilidade SOLAS 90 obrigatória para os navios novos das classes A, B, C e D e os navios existentes das classes A e B²⁶ que operam no tráfego doméstico comunitário.

Na sequência do mais recente acidente grave com um navio ro-ro de passageiros, o "Express Samina", ocorrido na Grécia em Setembro de 2000, o Parlamento Europeu convidou a Comissão a avaliar a efectividade do Acordo de Estocolmo e outras medidas para melhorar a estabilidade e a segurança dos navios de passageiros²⁷.

Neste contexto, e tendo procedido a uma análise aprofundada do Acordo de Estocolmo, a Comissão incluiu esta matéria no seu programa de trabalho para 2001.

2. As prescrições SOLAS de estabilidade e o Acordo de Estocolmo

2.1. A questão da estabilidade dos navios de passageiros tem merecido repetidamente a atenção da Organização Marítima Internacional (OMI) no contexto da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), tendo as primeiras prescrições em matéria de estabilidade em avaria sido introduzidas em 1948 e aperfeiçoadas em 1960 e 1974. O maior passo no desenvolvimento de normas de estabilidade para os navios ro-ro foi todavia dado em 1990, com a introdução de uma nova secção²⁸ na Convenção SOLAS. Estas prescrições (conhecidas pela designação "normas de estabilidade SOLAS 90") são internacionalmente reconhecidas e aplicam-se, via a Directiva 98/18/CE, aos navios de passageiros que efectuam viagens internacionais com partida ou destino em portos comunitários, bem como ao tráfego doméstico nos Estados-Membros. As normas SOLAS 90 consideram implicitamente o efeito do embarque de água no pavimento ro-ro em condições de mar em que a altura significativa de vaga é de 1,5 m.

As prescrições SOLAS 90 prevêm um período de adaptação para os navios ro-ro de passageiros existentes, cujo prazo decorre de 1 de Outubro de 1998 a 1 de Outubro de 2010, dependendo de uma conjugação de diferentes factores²⁹.

2.2. No rescaldo do acidente do "Estonia", oito países europeus (Dinamarca, Finlândia, Alemanha, Irlanda, Países Baixos, Noruega, Suécia e Reino Unido) acordaram em

²⁵ JO L 144 de 15.5.1998, p.1

²⁶ Estas classes são definidas segundo o tipo de zona marítima em que os navios operam, em conformidade com o artigo 4.º da Directiva 98/18/CE do Conselho.

²⁷ Resolução PE B5-0783, 0787 e 0791/2000, de 5 de Outubro de 2000

²⁸ SOLAS, Capítulo II-1, parte B, regra 8 (estabilidade em condições de avaria)

²⁹ Estes factores são: o valor de A/A_{max} , o número de pessoas transportadas e a idade do navio. (O método de cálculo de A/A_{max} é uma versão simplificada do cálculo probabilístico da estabilidade dos navios em condições de avaria, adoptada pela OMI como meio de estabelecer uma comparação entre a capacidade de sobrevivência de um navio em relação a outro, a fim de definir uma hierarquia para a introdução progressiva. Não é uma norma de sobrevivência.)

Estocolmo, em Fevereiro de 1996, estabelecer para os navios ro-ro de passageiros normas de estabilidade em avaria com um grau de exigência superior ao que fora estabelecido escassos anos antes pelas normas SOLAS 90 da OMI. A ideia central subjacente a esta iniciativa era a de que navio deverá ser projectado por forma a não virar de quilha mesmo quando um certo volume de água tenha embarcado no convés (ro-ro) dos veículos.

O Acordo de Estocolmo (SA) foi concluído no contexto da Resolução 14 da OMI, adoptada na Conferência SOLAS de 1995, que prevê a possibilidade de os governos contratantes concluírem tais acordos se considerarem que as condições de mar prevalentes e outras condições locais exigem prescrições de estabilidade específicas numa zona especificada. O Acordo foi notificado à OMI em 1 de Abril de 1996, nos termos do n.º 3 da Resolução 14, e entrou em vigor em 1 de Abril de 1997, de acordo com o seu artigo 10.^{o30}. Em termos simples, as normas SA complementam as normas SOLAS 90 com prescrições técnicas que entram explicitamente em linha de conta com a probabilidade de acumulação de água no convés dos veículos. A conformidade com estas prescrições é avaliada com base em cálculos matemáticos definidos no Acordo ou com a realização de ensaios com modelo efectuados em conformidade com o método de ensaio com modelos da Resolução 14 da Conferência SOLAS 95.

Na lógica do Acordo, o bordo livre residual do navio e a altura significativa de vaga (h_s) na zona em que o navio opera são elementos determinantes da altura a que poderá chegar a água que embarque no convés dos veículos na sequência de avaria accidental. Consequentemente, um navio deverá ser projectado por forma a resistir à altura significativa de vaga prevalente nas rotas, ou zonas, em que opera. Tendo em conta estes parâmetros, o resultado da aplicação das prescrições SA de estabilidade é que um navio não deverá virar de quilha mesmo com um pavimento ro-ro alagado até uma altura de 0,5 m. Os mapas com os valores da altura significativa de vaga por zona que figuram no Acordo de Estocolmo foram elaborados pelos governos contratantes e baseiam-se em dados estatísticos anuais.

As prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no Acordo são aplicáveis aos navios ro-ro de passageiros de todas as bandeiras que efectuem serviços internacionais regulares de transporte de passageiros entre ou de/para portos especificados na zona abrangida pelo Acordo. Quanto à sua aplicação concreta, o Acordo prevê um período de adaptação, que decorre de 1 de Abril de 1997, para os navios ro-ro de passageiros com os valores de $A/A_{\max}$ mais baixos, a 1 de Outubro de 2002, para os navios que já satisfaçam as normas de estabilidade SOLAS 90.

3. Posição da UE sobre o Acordo de Estocolmo

- 3.1. Por ocasião do encerramento da Conferência em que o Acordo foi adoptado, os serviços da Comissão emitiram uma declaração registando a conclusão do Acordo e expressando a opinião de que se deveria assegurar o mesmo nível de segurança para todos os *ferries* ro-ro de passageiros que operam em condições similares. Assinalando que o Acordo não é aplicável noutras partes da União Europeia, a Comissão anunciava a sua intenção de proceder a uma análise das condições locais prevalentes nas águas europeias em que navegam *ferries* ro-ro de passageiros,

³⁰ Circular n.º 1891 da OMI, de 29 de Abril de 1996.

análise essa que incluiria o grau e os efeitos da aplicação do Acordo na região abrangida. A declaração concluía que, à luz dessa análise, a Comissão tomaria uma decisão quanto à necessidade de novas iniciativas.

Esta declaração da Comissão foi confirmada na 1907ª sessão do Conselho, de 11 de Março de 1996, em que os Ministros dos Transportes discutiram os resultados do Acordo de Estocolmo.

O Conselho concordou em fazer uma declaração similar na sua 2074ª sessão, de 17 de Março de 1998, na qual foi adoptada a Directiva 98/18/CE do Conselho relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros. Nessa declaração definia-se com maior precisão a necessidade de um mesmo nível de segurança para todos os *ferries* ro-ro de passageiros que operam em condições similares, referindo tanto as viagens domésticas como as viagens internacionais. A Directiva 98/18/CE torna a aplicação das normas de estabilidade SOLAS 90 obrigatória para os navios novos das classes A, B, C e D e os navios existentes das classes A e B que operam no tráfego doméstico comunitário.

- 3.2. Além disso, a Directiva 1999/35/CE relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de *ferries* ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade estabelece, no n.º 1, alínea e), do seu artigo 4.º que os *ferries* ro-ro deverão satisfazer as prescrições específicas de estabilidade adoptadas a nível regional quando operam na região abrangida por tais regras regionais. Tal obriga os Estados de acolhimento a verificarem se os *ferries* ro-ro "*satisfazem os requisitos específicos de estabilidade adoptados a nível regional e transpostos para a sua legislação nacional em conformidade com o processo de notificação previsto na Directiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação, quando efectuem nessa região um serviço abrangido pela referida legislação nacional, desde que esses requisitos não ultrapassem os especificados no anexo da Resolução 14 (Requisitos de estabilidade pertencentes ao acordo) da Conferência SOLAS de 1995 e tenham sido notificados ao secretário-geral da OMI nos termos do ponto 3 da referida resolução.*"
- 3.3. Conforme se comprometera anteriormente, a Comissão encomendou um estudo para analisar o grau e os efeitos da aplicação do Acordo de Estocolmo relativo a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros, bem como a oportunidade de alargamento do seu âmbito de aplicação às águas europeias não abrangidas. O impacto económico da aplicação do Acordo foi igualmente analisado e considerado aceitável, como se explica no capítulo que se segue.
- 3.4. O Parlamento Europeu, na sua Resolução B5-0783, 0787 e 0791/2000, de 5 de Outubro de 2000, sobre o acidente do "Express Samina", assinalava aguardar "*a avaliação da Comissão sobre a efectividade do Acordo de Estocolmo e outras medidas para melhorar a estabilidade e a segurança dos navios de passageiros*".
- 3.5. A avaliação efectuada pela Comissão com base na consulta das partes interessadas e nas contribuições de várias fontes, incluindo os resultados do estudo atrás referido, mostra que se justifica uma iniciativa legislativa no domínio regido pelo Acordo de Estocolmo.

JUSTIFICAÇÃO DA INICIATIVA COMUNITÁRIA PROPOSTA

A investigação realizada na sequência dos acidentes com o "Herald of Free Enterprise" e o "Estonia" demonstrou que, em termos de estabilidade, o maior perigo para um navio ro-ro dotado de um pavimento ro-ro fechado advém do efeito da acumulação nesse pavimento de um volume de água significativo.

As actuais prescrições da OMI em matéria de estabilidade em avaria aplicáveis aos navios ro-ro de passageiros (SOLAS 90) e que, em virtude da Directiva 98/18/CE, se aplicam igualmente ao tráfego doméstico comunitário, consideram implicitamente o efeito do embarque de água no pavimento ro-ro em condições de mar em que a altura significativa de vaga é de 1,5 m. No entanto, as prescrições de estabilidade em avaria definidas pelo Acordo de Estocolmo aumentam a capacidade de sobrevivência dos navios em condições de mar mais desfavoráveis, uma vez que complementam as prescrições SOLAS a fim de ter em conta o efeito da água que se possa acumular no pavimento ro-ro na sequência de avaria.

A Comissão declarou que iria eventualmente propor a aplicação destas prescrições específicas de estabilidade em toda a UE depois de analisar as condições locais nas águas do Sul da Europa. Embora o estudo efectuado pela Comissão sustente que, nestas águas, outras condições críticas para a segurança (como a visibilidade ou a temperatura da água) possam ser em geral menos desfavoráveis, os valores da altura significativa de vaga são comparáveis ou mesmo superiores aos registados no Báltico e as próprias vagas são geralmente mais cavadas.

A análise mostra que a introdução do SA no Norte da Europa não criou problemas de maior ao sector e aos governos contratantes. Com base numa amostra de 82 navios, do total de 140 que teriam de satisfazer as prescrições previstas no Acordo, concluiu-se que 36% dos navios que integravam a amostra não necessitavam de adaptações. Acresce que o custo da adaptação de 69% do total de 140 navios se cifrou em menos de 1 milhão de euros. O custo total estimado da adaptação cifrava-se em cerca de 85 milhões de euros. Note-se, contudo, que a maior fracção desse custo resulta da aplicação acelerada das normas SOLAS 90 (uma etapa prévia necessária à aplicação do Acordo de Estocolmo) e não da aplicação do Acordo propriamente dito.

A análise económica que integrava o estudo concluía que, dado o valor comum da altura significativa de vaga nas águas do Sul da Europa ser de cerca de 2,5 m, o custo da adaptação da frota europeia meridional para efeitos da aplicação das disposições do SA seria aproximadamente idêntico ao custo decorrente da aplicação da norma SOLAS 90 dos dois compartimentos³¹. Atendendo a que o prazo para a aplicação plena das regras SOLAS é 2010, com base no calendário da OMI (tráfego internacional) e da Directiva 98/18/CE (tráfego doméstico comunitário) o sector já terá planificado os investimentos a efectuar nos próximos anos para a adaptação dos navios considerados. O estudo indica que a adaptação SOLAS afectará 264 navios, que operam no tráfego internacional e no tráfego doméstico, e que o custo dessa adaptação se situará entre 106 e 250 milhões de euros (este valor não tem em conta a possível retirada de serviço de navios ro-ro envelhecidos). Conforme referido atrás, a adaptação destes navios para dar cumprimento às prescrições específicas de estabilidade estabelecidas pelo Acordo de Estocolmo não irá incrementar de forma inoportável os custos decorrentes da adaptação SOLAS.

³¹ A norma SOLAS 90 dos dois compartimentos estabelece que o navio pode sobreviver e não virar de quilha com dois compartimentos principais alagados na sequência de avaria.

Afigura-se, portanto, que a aplicação das prescrições de estabilidade SA aos navios ro-ro de passageiros do Sul da Europa proporcionará a uniformização das prescrições de estabilidade e uma capacidade de sobrevivência acrescida dos navios ro-ro de passageiros em toda a Comunidade, sem sobrecarregar substancialmente do ponto de vista económico a parte do sector afectada, que, de qualquer modo, terá de aplicar as normas SOLAS 90.

À luz do exposto, a Comissão considera que a divisão Norte/Sul no que se refere às prescrições de estabilidade em avaria para os navios ro-ro (normas do Acordo de Estocolmo no Norte e normas SOLAS 90 no Sul) não parece justificar-se nem pelos parâmetros de segurança nem por motivos técnico-económicos.

Uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que imponha as normas específicas de estabilidade definidas no Acordo de Estocolmo a todos os navios ro-ro de passageiros que efectuem viagens internacionais de/para portos comunitários é o caminho certo a seguir. Note-se que os *ferries* recém-construídos, destinem-se a operar no Norte ou no Sul da Europa, já satisfazem em geral as referidas normas de estabilidade reforçadas. A adaptação dos navios ro-ro de passageiros existentes que operam na Europa do Sul exigirá um período de transição, como foi o caso com a introdução das normas do Acordo de Estocolmo para a frota que opera na Europa do Norte.

Tendo em conta que as condições de operação dos navios ro-ro de passageiros em viagens domésticas nos Estados-Membros são frequentemente similares às das viagens internacionais, a proposta da Comissão que altera a Directiva 98/18/CE do Conselho prevê disposições específicas na matéria, nomeadamente a introdução, para os navios ro-ro que efectuem viagens domésticas, de normas de estabilidade idênticas ou equivalentes às propostas para os navios ro-ro que efectuem viagens internacionais.

TEOR DA DIRECTIVA PROPOSTA

A directiva proposta introduzirá as prescrições específicas de estabilidade do Acordo de Estocolmo em toda a UE, abrangendo todos os navios ro-ro de passageiros que efectuem viagens internacionais de/para portos comunitários.

As prescrições específicas de estabilidade complementam as actuais normas internacionais da OMI (SOLAS 90) e são já aplicáveis em sete Estados-Membros da Europa do Norte, partes no Acordo de Estocolmo estabelecido no contexto da Resolução 14 da OMI adoptada na Conferência SOLAS de 1995. A directiva uniformizará as prescrições de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros que operam em condições similares e introduzirá no ordenamento comunitário um acordo regional celebrado sob os auspícios da OMI.

A vantagem principal das prescrições de estabilidade propostas reside na sua contribuição para uma capacidade de sobrevivência acrescida deste tipo de navios em caso de colisão e na ligação directa entre a norma aplicável e o serviço específico que o navio efectua. As prescrições são com efeito estabelecidas com base nos valores da altura significativa de vaga nas zonas marítimas em que o navio navega. Tendo em conta as condições de exploração do navio, as prescrições específicas de estabilidade garantem a estabilidade do navio em condições de avaria, com água acumulada no pavimento ro-ro até uma altura de 0,5 metros.

Dadas as modificações estruturais de que poderão necessitar os navios existentes para satisfazerem as novas prescrições de estabilidade, a directiva introduz um período de adaptação que tem em conta o calendário de aplicação da SOLAS 90.

CONSIDERAÇÕES ESPECIAIS

Artigo 1.º

O objectivo da directiva é estabelecer um nível uniforme de prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros, que irão aumentar a capacidade de sobrevivência deste tipo de navios em caso de avaria por colisão e proporcionar um maior nível de segurança para os passageiros e as tripulações. Dado que sete Estados-Membros do Norte da Europa já aplicam estas prescrições específicas de estabilidade em virtude de um acordo regional, a directiva terá como resultado a introdução deste acordo regional no ordenamento comunitário e o seu alargamento às águas do Sul da Europa e da costa atlântica.

Artigo 2.º

Contém as definições dos principais termos utilizados na directiva, que têm por base as definições da Convenção SOLAS (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar) da OMI bem como a legislação comunitária em vigor, em especial a Directiva 98/18/CE, de 17 de Março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros.

Artigo 3.º

Define o âmbito de aplicação da Directiva. Esta aplicar-se-á aos navios ro-ro de passageiros, qualquer que seja a sua bandeira, que efectuem serviços regulares internacionais com partida ou destino nos portos dos Estados-Membros.

Artigo 4.º

Especifica o valor das alturas significativas de vaga a utilizar para determinar a altura da água acumulada no convés dos veículos para efeitos da aplicação da norma específica de estabilidade.

Artigo 5.º

Estabelece que, à luz do disposto no artigo 4.º, os Estados-Membros devem definir as zonas marítimas sob sua jurisdição, bem como as zonas marítimas entre Estados-Membros e entre estes e países terceiros, em que navegam os navios ro-ro de passageiros que servem os portos comunitários.

Estas zonas e as correspondentes alturas significativas de vaga deverão ser comunicadas à Comissão e disponibilizadas ao público pelas autoridades marítimas competentes dos Estados-Membros.

Artigo 6.º

Estabelece a relação com as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no Anexo I da directiva. Estas prescrições são aplicáveis em complemento das prescrições da regra SOLAS II-1/8 relativas à estabilidade em condições de avaria.

As prescrições específicas de estabilidade são, pois, complementares das normas de estabilidade SOLAS 90 e têm especificamente em conta o efeito da água que se possa acumular no pavimento ro-ro na sequência de avaria, a fim de permitir que o navio sobreviva em condições de mar mais desfavoráveis que as decorrentes de uma altura significativa de vaga de 1,5 m.

As prescrições específicas de estabilidade introduzidas pela directiva baseiam-se numa fórmula matemática que calcula a altura da água embarcada no pavimento ro-ro na sequência de avaria em função de dois parâmetros fundamentais: o bordo livre residual do navio e a altura significativa de vaga na zona marítima em que o navio opera.

Este artigo faz igualmente referência às orientações que devem seguir os Estados-Membros na aplicação das prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no Anexo I e que figuram no Anexo II da directiva. Estas orientações foram apresentadas à Organização Marítima Internacional pelos governos da Dinamarca, Finlândia, Suécia e Reino Unido na 40ª sessão do subcomité da OMI que se ocupa da estabilidade, linhas de carga e segurança dos navios de pesca, realizada em 5 de Julho de 1996.

Artigo 7.º

Estabelece que os navios novos deverão satisfazer as prescrições específicas de estabilidade a partir de 1 de Outubro de 2004, introduzindo simultaneamente um período de adaptação para os navios existentes. Considerou-se necessário tal período de adaptação atendendo às modificações estruturais de que estes navios terão de ser objecto adicionalmente às decorrentes das prescrições SOLAS 90. O prazo-limite de aplicação fixado é 1 de Outubro de 2010. Este calendário tem em conta o facto de a maior parte dos navios ro-ro de passageiros ter de dar cumprimento às normas de estabilidade SOLAS até 1 de Outubro de 2005 e de o prazo-limite de aplicação no âmbito da SOLAS ser igualmente 1 de Outubro de 2010.

Artigo 8.º

Refere-se ao certificado de conformidade a emitir pela Administração do Estado de bandeira para os navios abrangidos pelo âmbito de aplicação da directiva. Os certificados de conformidade emitidos por um Estado-Membro deverão ser reconhecidos pelos restantes Estados-Membros. Os Estados-Membros, na qualidade de Estados de acolhimento, terão de aceitar os certificados emitidos por Estados terceiros que atestam que os navios satisfazem as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas na directiva.

Artigo 9.º

As disposições deste artigo autorizam o tratamento especial dos navios ro-ro de passageiros que operem em bases sazonais numa zona em que o valor da altura significativa de vaga durante a época considerada é inferior ao estabelecido para a exploração durante todo o ano na mesma zona. Neste caso, as prescrições específicas de estabilidade introduzidas pela directiva terão por base os valores sazonais da altura significativa de vaga definidos pelos Estados-Membros. Esta exploração sazonal pode proporcionar alguma flexibilidade aos operadores que desejem explorar navios suplementares na época alta, oferecendo possibilidades adicionais ao público sem diminuir minimamente o nível de segurança previsto.

Artigos 10.º e 11.º

O artigo 10.º refere-se à possibilidade de adaptação dos anexos da directiva à luz do progresso técnico, da experiência adquirida ou da evolução da regulamentação a nível internacional (OMI). Conforme estabelece o artigo 11.º, em tal caso a Comissão será assistida pelo comité estabelecido pelo n.º 1 do artigo 12.º da Directiva 93/75/CEE³².

Artigo 12.º

Nos termos deste artigo, os Estados-Membros deverão estabelecer medidas dissuasivas, isto é, um regime de sanções a aplicar em caso de infracção das disposições nacionais adoptadas nos termos da directiva. Dada a complexidade técnica das normas introduzidas, requer-se dos Estados-Membros uma vigilância especial na sua aplicação.

Artigo 13.º

Estabelece o prazo para a transposição da directiva para a legislação nacional dos Estados-Membros (1 de Janeiro de 2004).

³²

Directiva 93/75/CEE do Conselho, de 13 de Setembro de 1993, relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes.

Artigo 14.º

Sem comentários

Artigo 15.º

Sem comentários

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão³³,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social³⁴,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões³⁵,

Deliberando de acordo com o procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado,

Considerando o seguinte:

- (1) Devem ser tomadas novas medidas no quadro da política comum dos transportes para reforçar a segurança do transporte marítimo de passageiros.
- (2) É desejo da Comunidade prevenir, por todos os meios adequados, os acidentes com navios ro-ro de passageiros e a perda de vidas humanas que deles resulta.
- (3) A capacidade de sobrevivência dos navios ro-ro após avaria por colisão, determinada pela norma de estabilidade em avaria aplicada, é um factor essencial para a segurança dos passageiros e tripulantes e particularmente relevante para as operações de busca e salvamento; a maior ameaça para a estabilidade de um navio ro-ro com um pavimento ro-ro fechado em caso de avaria por colisão reside no efeito da acumulação de um volume significativo de água nesse pavimento.
- (4) As pessoas que utilizam navios ro-ro de passageiros na Comunidade e as tripulações desses navios têm o direito de exigir um mesmo nível elevado de segurança, qualquer que seja a zona em que o navio opere.
- (5) Dada a importância do transporte marítimo de passageiros no mercado interno, a acção a nível comunitário é a maneira mais eficaz de estabelecer, em toda a Comunidade, um nível mínimo comum de segurança para os navios.

³³ JO C , , p. .

³⁴ JO C , , p. .

³⁵ JO C , , p. .

- (6) A acção a nível da Comunidade é a maneira mais eficaz de assegurar a aplicação harmonizada dos princípios acordados no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), evitando assim distorções da concorrência entre os operadores dos navios ro-ro de passageiros que operam na Comunidade.
- (7) As prescrições gerais de estabilidade em avaria para os navios ro-ro de passageiros foram estabelecidas a nível internacional pela Conferência SOLAS de 1990 e incluídas no Capítulo II-1, Parte B, regra 8 da Convenção SOLAS (normas SOLAS 90); estas prescrições são aplicáveis em toda a Comunidade à luz da aplicação directa da Convenção SOLAS no que se refere às viagens internacionais e da aplicação da Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros³⁶, no que se refere às viagens domésticas.
- (8) As normas de estabilidade em avaria SOLAS 90 consideram implicitamente o efeito do embarque de água no pavimento ro-ro em condições de mar em que a altura significativa de vaga é da ordem de 1,5 m.
- (9) A Resolução 14 da OMI, adoptada na Conferência SOLAS de 1995, prevê a possibilidade de os membros da OMI concluírem acordos regionais se considerarem que as condições de mar prevalentes e outras condições locais exigem prescrições de estabilidade específicas numa zona especificada.
- (10) Oito países do Norte da Europa, sete dos quais são Estados-Membros da Comunidade, acordaram em Estocolmo, em 28 de Fevereiro de 1996, introduzir uma norma de estabilidade em avaria mais estrita para os navios ro-ro de passageiros, a fim de ter em conta o efeito da acumulação de água no pavimento ro-ro e permitir que o navio sobreviva em condições de mar mais desfavoráveis que as consideradas pela norma SOLAS 90, com uma altura significativa de vaga até 4 m.
- (11) O referido acordo, conhecido por Acordo de Estocolmo, associa directamente a norma específica de estabilidade à zona marítima em que o navio opera e, mais concretamente, à altura significativa de vaga registada na zona de operação; a altura significativa de vaga na zona em que o navio opera determina a altura da água que embarque no convés dos veículos na sequência de avaria accidental.
- (12) Por ocasião do encerramento da Conferência em que o Acordo de Estocolmo foi adoptado, a Comissão assinalou que o Acordo não era aplicável noutras partes da Comunidade e anunciou a sua intenção de proceder a uma análise das condições locais prevalentes nas águas europeias em que navegam navios ro-ro de passageiros e lançar as iniciativas que se mostrassem adequadas.
- (13) O Conselho fez uma declaração para a acta da sua 2074ª sessão, de 17 de Março de 1998, sublinhando a necessidade de se assegurar o mesmo nível de segurança para todos os *ferries* de passageiros que operem em condições similares, quer efectuem viagens internacionais ou viagens domésticas.
- (14) Na sequência do acidente do "Express Samina", o Parlamento Europeu adoptou, em 5 de Outubro de 2000, a resolução B5-0783, 0787 e 0791/2000, em que declarava expressamente aguardar a avaliação da Comissão sobre a efectividade do Acordo de

³⁶

JO L 144 de 15.5.1998, p. 1

Estocolmo e outras medidas para melhorar a estabilidade e a segurança dos navios de passageiros.

- (15) Um estudo efectuado por peritos para a Comissão concluiu serem os valores da altura de vaga nas águas do Sul da Europa similares aos registados no Norte; embora as condições meteorológicas possam ser em geral mais favoráveis no Sul, a norma de estabilidade determinada no contexto do Acordo de Estocolmo baseia-se unicamente no parâmetro altura significativa de vaga e na influência do mesmo na acumulação de água no pavimento ro-ro.
- (16) A aplicação de normas de segurança comunitárias em matéria de estabilidade dos navios ro-ro de passageiros é essencial para a segurança destes navios e deve integrar o quadro comum de segurança marítima.
- (17) Para reforçar a segurança e evitar distorções da concorrência, as normas comuns de segurança em matéria de estabilidade deverão aplicar-se a todos os navios ro-ro de passageiros, qualquer que seja a sua bandeira, que efectuem serviços regulares internacionais com partida ou destino nos portos dos Estados-Membros.
- (18) A segurança dos navios é, em primeiro lugar, da competência dos Estados de bandeira, pelo que cada Estado-Membro deverá assegurar o respeito das prescrições de segurança aplicáveis aos navios ro-ro de passageiros que arvoram a sua bandeira.
- (19) Os Estados-Membros deverão igualmente ser considerados na sua qualidade de Estados de acolhimento; as competências exercidas nessa qualidade têm por base competências específicas do Estado do porto plenamente consentâneas com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (UNCLOS).
- (20) As prescrições específicas de estabilidade introduzidas pela presente directiva deverão basear-se num método que calcule a altura da água embarcada no pavimento ro-ro na sequência de avaria por colisão em função de dois parâmetros fundamentais: o bordo livre residual do navio e a altura significativa de vaga na zona marítima em que o navio opera.
- (21) Os Estados-Membros deverão determinar e publicar as alturas significativas de vaga nas zonas marítimas sob sua jurisdição; no caso das rotas internacionais, essas alturas deverão ser estabelecidas por acordo entre os Estados em que se inicia e termina a rota; podem igualmente ser determinadas alturas significativas de vaga para a exploração sazonal nas mesmas zonas marítimas.
- (22) Cada navio ro-ro de passageiros que efectue viagens abrangidas pelo âmbito de aplicação da presente directiva deverá satisfazer as prescrições de estabilidade correspondentes às alturas significativas de vaga determinadas para a respectiva zona de operação e dispor de um certificado de conformidade emitido pelo Estado-Membro de bandeira, o qual deverá ser reconhecido por todos os outros Estados-Membros.
- (23) As normas de estabilidade SOLAS 90 proporcionam aos navios que operam em zonas em que a altura significativa de vaga é igual ou inferior a 1,5 m um nível de segurança equivalente ao assegurado pelas prescrições específicas de estabilidade estabelecidas pela presente directiva.
- (24) Dadas as modificações estruturais de que poderão necessitar os navios existentes para satisfazerem as prescrições específicas de estabilidade, estas deverão ser introduzidas

gradualmente a fim de dar à parte afectada do sector tempo suficiente para se adaptar; para esse efeito deverá prever-se um calendário de adaptação para os navios existentes.

- (25) Sendo as medidas necessárias à aplicação da presente directiva medidas de âmbito geral na acepção do artigo 2.º da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão³⁷, as mesmas deverão ser adoptadas pelo procedimento de regulamentação previsto no artigo 5.º da referida decisão.
- (26) Atendendo a que os objectivos da acção proposta, nomeadamente salvaguardar a vida humana no mar reforçando a capacidade de sobrevivência dos navios ro-ro em caso de avaria, não podem ser cabalmente realizados pelos Estados-Membros, sendo melhor conseguidos ao nível comunitário devido à escala e efeitos da acção, a Comunidade pode tomar medidas de acordo com o princípio da subsidiariedade estabelecido no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não vai além do necessário para se atingirem aqueles objectivos,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º
Objectivo

O objectivo da presente directiva é estabelecer um nível uniforme de prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros, que aumentem a capacidade de sobrevivência deste tipo de navios em caso de avaria por colisão e proporcionem um nível maior de segurança aos passageiros e tripulantes.

Artigo 2.º
Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Navio ro-ro de passageiros», um navio de mar de passageiros equipado de forma a permitir o embarque e desembarque de veículos rodoviários ou ferroviários em marcha e que transporte mais de 12 passageiros;
- b) «Navio novo», um navio cuja quilha esteja assente ou que se encontre em fase de construção equivalente em ou após 1 de Outubro de 2004. Por fase de construção equivalente entende-se a fase em que:
- i) se inicia a construção identificável com um navio específico, e
 - ii) começou a montagem desse navio, compreendendo pelo menos 50 toneladas ou 1% da massa estimada de todos os elementos estruturais, consoante o que for menor;

³⁷ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23

- c) «Navio existente», um navio que não é um navio novo;
- d) «Passageiro», qualquer pessoa excepto o comandante e os membros da tripulação ou outras pessoas empregadas ou ocupadas, sob qualquer forma, a bordo de um navio em serviços que a este digam respeito;
- e) «Convenções Internacionais», a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (Convenção SOLAS 1974) e a Convenção Internacional das Linhas de Carga de 1966, bem como os respectivos protocolos e alterações em vigor à data de adopção da presente directiva;
- f) «Serviço regular», uma série de trajectos de navios ro-ro de passageiros efectuados por forma a servir o tráfego entre os mesmos dois ou mais portos,
 - i) seja de acordo com um horário publicado,
 - ii) seja com trajectos tão regulares ou frequentes que constituam uma série manifestamente sistemática;
- g) «Acordo de Estocolmo», o acordo concluído em Estocolmo, em 27 e 28 de Fevereiro de 1996, ao abrigo da Resolução 14, "Regional Agreements on Specific Stability Requirements for ro-ro Passenger Ships", da Conferência SOLAS 95, adoptada em 29 de Novembro de 1995;
- h) «Administração do Estado de bandeira», as autoridades competentes do Estado cuja bandeira o navio ro-ro de passageiros está autorizado a arvorar;
- i) «Estado de acolhimento», um Estado-Membro de ou para cujos portos um navio ro-ro de passageiros efectua um serviço regular;
- j) «Viagem internacional», uma viagem por mar de um porto de um Estado-Membro para um porto situado fora desse Estado-Membro ou vice-versa;
- k) «Prescrições específicas de estabilidade», as prescrições de estabilidade estabelecidas no Anexo I;
- l) «Altura significativa de vaga» ou «(h_s)», o valor médio do terço superior das alturas de vaga medidas num determinado intervalo de tempo;
- m) «Bordo livre residual», a distância mínima, na vertical, entre o pavimento ro-ro avariado e a linha de flutuação na zona da avaria, sem ter conta o efeito da água do mar acumulada no pavimento ro-ro avariado;

Artigo 3.º *Âmbito*

1. A presente directiva aplica-se aos navios ro-ro de passageiros, qualquer que seja a sua bandeira, que efectuem serviços regulares internacionais com partida ou destino num porto de um Estado-Membro.
2. Cada Estado-Membro, na sua qualidade de Estado de acolhimento, deve assegurar que os navios ro-ro de passageiros que arvoram bandeira de um Estado terceiro

satisfazem plenamente as prescrições da presente directiva antes de os autorizar a efectuarem viagens de ou para os seus portos, em conformidade com as disposições do artigo 4.º da Directiva 1999/35/CE.

Artigo 4.º
Alturas significativas de vaga

Para determinar a altura da água acumulada no convés dos veículos para efeitos da aplicação da norma específica de estabilidade constante do Anexo I utilizar-se-ão as alturas significativas de vaga (h_s). Os valores da altura significativa de vaga serão aqueles cuja probabilidade de serem excedidos é igual ou inferior a 10% no período de um ano.

Artigo 5.º
Zonas marítimas

1. Os Estados-Membros estabelecerão, o mais tardar seis meses antes da data referida no artigo 13.º, a lista das zonas marítimas sob sua jurisdição e os correspondentes valores da altura significativa de vaga.
2. As zonas marítimas e os valores da altura significativa de vaga nelas aplicáveis serão definidos por acordo entre os Estados-Membros ou o Estado-Membro e o país terceiro em que se inicia e termina a rota. Caso a rota de um navio cruze mais de uma zona marítima, o navio deverá satisfazer as prescrições específicas de estabilidade correspondentes ao mais alto valor de altura significativa de vaga identificado para aquelas zonas.
3. A lista supramencionada será comunicada à Comissão e publicada numa base de dados de acesso público, a qual deverá estar disponível no sítio Internet da autoridade marítima competente. A localização dessa informação, bem como as eventuais actualizações da lista e os motivos que as determinaram, serão igualmente comunicados à Comissão.

Artigo 6.º
Prescrições específicas de estabilidade

1. Sem prejuízo das prescrições da regra II-1/8 da Convenção SOLAS relativas à compartimentação estanque e à estabilidade em condições de avaria, todos os navios ro-ro de passageiros a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º deverão satisfazer as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no Anexo I da presente directiva.
2. Relativamente aos navios ro-ro de passageiros que operem em zonas marítimas em que a altura significativa de vaga é igual ou inferior a 1,5 metros, a aplicação das prescrições da regra II-1/8 da Convenção SOLAS será considerada equivalente à aplicação das prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no Anexo I.
3. Ao aplicarem as prescrições estabelecidas no Anexo I, os Estados-Membros deverão fazer uso das orientações constantes do Anexo II, na medida do que for possível e compatível com a configuração do navio considerado.

Artigo 7.º
Introdução das prescrições específicas de estabilidade

1. Os navios ro-ro de passageiros novos devem satisfazer as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no Anexo I.
2. Os navios ro-ro de passageiros existentes devem satisfazer as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no Anexo I em 1 de Outubro de 2010 o mais tardar.

Artigo 8.º
Certificados

1. Todos os navios ro-ro de passageiros novos e existentes que arvoem bandeira de um Estado-Membro devem dispor de um certificado que ateste que satisfazem as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no artigo 6.º e no Anexo I.

O certificado será emitido pela Administração do Estado de bandeira e deve indicar a altura significativa de vaga até à qual se pode considerar que o navio satisfaz as prescrições específicas de estabilidade, bem como a zona marítima para a qual o certificado foi originalmente emitido.

O certificado permanecerá válido enquanto o navio operar na mesma zona ou numa outra zona em que se registe o mesmo valor de altura significativa de vaga.

2. Cada Estado-Membro, na sua qualidade de Estado de acolhimento, deve reconhecer os certificados emitidos por outro Estado-Membro ao abrigo da presente directiva.
3. Cada Estado-Membro, na sua qualidade de Estado de acolhimento, deve aceitar os certificados emitidos por um Estado terceiro que atestem que um navio satisfaz as prescrições específicas de estabilidade exigidas.

Artigo 9.º
Exploração sazonal

1. Uma companhia de navegação que preste serviços regulares todo o ano e deseje explorar nesses serviços, por uma época de menor duração, navios ro-ro de passageiros suplementares deve comunicá-lo à autoridade competente do Estado ou Estados de acolhimento três meses antes de se iniciar a exploração dos navios suplementares nos serviços considerados.

Caso essa exploração sazonal se efectue em condições em que a altura significativa de vaga é menor que a estabelecida para a mesma zona marítima para a exploração todo o ano, a autoridade competente pode utilizar o valor sazonal da altura significativa de vaga para determinar a altura da água para efeitos da aplicação da norma específica de estabilidade constante do Anexo I. O valor sazonal da altura significativa de vaga a aplicar será acordado entre os Estados-Membros ou o Estado-Membro e o país terceiro em que se inicia e termina a rota.

2. Os navios ro-ro de passageiros cuja exploração sazonal, na acepção do n.º 1, recebeu o acordo da autoridade competente do Estado ou Estados de acolhimento devem

dispor de um certificado de conformidade com as disposições da presente directiva, conforme previsto no n.º 1 do artigo 8.º.

Artigo 10.º *Adaptações*

Os anexos poderão ser alterados, segundo o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 11.º, a fim de ter em conta os desenvolvimentos registados a nível internacional, nomeadamente no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), ou de reforçar a eficácia da presente directiva à luz da experiência adquirida e do progresso técnico.

Artigo 11.º *Comité*

1. A Comissão será assistida pelo Comité instituído pelo n.º 1 do artigo 12.º da Directiva 93/75/CEE³⁸, composto por representantes dos Estados-Membros e presidido pelo representante da Comissão.
2. Quando é feita referência ao presente número, aplica-se o procedimento de regulamentação previsto no artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE, em conformidade com o disposto no n.º 3 do artigo 7.º e no artigo 8.º da mesma.
3. O período previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é fixado em oito semanas.

Artigo 12.º *Sanções*

Os Estados-Membros estabelecerão o regime de sanções a aplicar em caso de violação das disposições nacionais adoptadas nos termos da presente directiva e tomarão as medidas necessárias para garantir a sua execução. As sanções devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

Artigo 13.º *Aplicação*

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 2004. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

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

³⁸ JO L 247 de 5.10.1993, p. 19

Artigo 14.º
Entrada em vigor

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

Artigo 15.º
Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas,

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO I

PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS DE ESTABILIDADE PARA OS NAVIOS RO-RO DE PASSAGEIROS

(a que se refere o artigo 6.º)

1. Além das prescrições da regra II-1/8 da Convenção SOLAS relativas à compartimentação estanque e à estabilidade em condições de avaria, os navios ro-ro de passageiros a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º devem igualmente satisfazer as prescrições estabelecidas no presente anexo.

- 1.1 Ao considerar-se o efeito de um volume hipotético de água acumulada no primeiro pavimento acima da linha de flutuação de projecto do espaço de carga ro-ro ou do espaço de categoria especial, conforme definidos na regra II-2/3, presumido avariado (de ora em diante referido por "pavimento ro-ro avariado"), devem observar-se as disposições da regra II-1/8.2.3. Para efeitos da aplicação da norma de estabilidade constante do presente anexo não é necessário satisfazer as outras prescrições da regra II-1/B/8. O volume de água do mar acumulada será calculado com base numa superfície de água de altura fixa acima:

- (a) do ponto mais baixo da linha de borda do compartimento avariado do pavimento ro-ro, ou
- (b) da linha de água parada, em todos os ângulos de adornamento e caimento, quando a linha de borda do compartimento avariado fica imersa;

como segue:

0,5 m se o bordo livre residual (f_r) for igual ou inferior a 0,3 m;

0,0 m se o bordo livre residual (f_r) for igual ou superior a 2,0 m; ou

um valor intermédio a determinar por interpolação linear, se o bordo livre residual (f_r) for igual ou superior a 0,3 m mas inferior a 2,0 m,

em que o bordo livre residual (f_r) é a distância mínima, na vertical, entre o pavimento ro-ro avariado e a linha de flutuação final na zona da avaria, no cenário de avaria considerado, sem ter em conta o efeito do volume de água acumulada no pavimento ro-ro avariado.

- 1.2 Quando exista um sistema de esgoto de alto rendimento, a Administração do Estado de bandeira poderá autorizar a redução da altura da superfície de água.
- 1.3 Relativamente aos navios que operem em zonas restritas geograficamente delimitadas, a Administração do Estado de bandeira poderá reduzir o valor da altura da superfície de água prescrita de acordo com o disposto no subparágrafo 1.1, substituindo-o pelo seguinte:
 - 1.3.1 0,0 m se a altura significativa de vaga (h_s) que define a zona considerada for igual ou inferior a 1,5 m;

- 1.3.2 o valor determinado de acordo com o disposto no subparágrafo 1.1 se a altura significativa de vaga (h_s) que define a zona considerada for igual ou superior a 4,0 m;
- 1.3.3 um valor intermédio a determinar por interpolação linear, se a altura significativa de vaga (h_s) que define a zona considerada for igual ou superior a 1,5 m mas inferior a 4,0 m,
- desde que sejam satisfeitas as seguintes condições:
- 1.3.4 a Administração do Estado de bandeira considere que a zona definida se caracteriza por uma altura significativa de vaga (h_s) cuja probabilidade de ser excedida é igual ou inferior a 10%;
- 1.3.5 a zona de operação e, se for caso disso, a época do ano para que foi estabelecido um determinado valor de altura significativa de vaga (h_s) sejam registadas nos certificados.
- 1.4 Em alternativa à aplicação das disposições dos subparágrafos 1.1 ou 1.3, a Administração do Estado de bandeira pode aceitar prova, estabelecida por ensaios com modelo efectuados para um navio específico em conformidade com o método de ensaio constante do Apêndice, que demonstre que o navio, a navegar em mar unidireccional irregular, não virará de quilha com as extensões de avaria previstas na regra SOLAS II-1/8.4 na pior localização considerada nos termos do subparágrafo 1.1.
- 1.5 A referência à aceitação dos resultados dos ensaios com modelo como equivalência ao cumprimento do disposto nos subparágrafos 1.1 ou 1.3 e o valor da altura significativa de vaga (h_s) utilizada nos ensaios com modelo devem ser registados nos certificados do navio.
- 1.6 A informação que deve ser fornecida aos comandantes em conformidade com as regras SOLAS II-1/8.7.1 e II-1/8.7.2 para efeitos do cumprimento das regras II-1/8.2.3 a II-1/8.2.3.4, aplicar-se-á inalterada aos navios ro-ro de passageiros aprovados de acordo com as presentes prescrições.
2. Para a avaliação do efeito do volume de água acumulada no pavimento ro-ro avariado a que se refere o parágrafo 1, aplicar-se-ão as seguintes disposições:
- 2.1 Uma antepara transversal ou longitudinal será considerada intacta se todas as suas partes estiverem compreendidas entre dois planos verticais, um a cada bordo do navio, situados a uma distância do forro exterior igual a um quinto da boca do navio, conforme definida na regra II-1/2, e medida perpendicularmente ao plano de simetria do navio ao nível da linha de carga máxima de compartimentação;
- 2.2 Quando o casco do navio é estruturalmente alargado de forma parcial para efeitos do cumprimento das disposições do presente anexo, o resultante aumento do valor de um quinto da boca do navio será utilizado nos cálculos, mas não determinará a localização das aberturas em anteparas, sistemas de encanamentos, etc., aceitáveis anteriormente a tal alargamento.
- 2.3 As características de estanquidade das anteparas transversais ou longitudinais consideradas eficazes para conter a água do mar acumulada no compartimento considerado do pavimento ro-ro avariado devem ser compatíveis com o sistema de

esgoto e permitir-lhes suportar uma pressão hidrostática conforme com os resultados dos cálculos de avaria. Tais anteparas devem ter, no mínimo, 2,2 m de altura. No entanto, tratando-se de navios com pavimentos para veículos suspensos, a altura mínima destas anteparas não deve ser inferior à altura até à parte inferior do pavimento suspenso em posição descida.

- 2.4 No caso de disposições especiais, por exemplo pavimentos suspensos a toda a largura e troncos laterais largos, podem aceitar-se outras alturas para as anteparas, com base em ensaios detalhados com modelo.
- 2.5 Não é necessário considerar o efeito do volume de água do mar acumulada em um qualquer compartimento do pavimento ro-ro avariado, na condição de o compartimento considerado dispor, a cada bordo do pavimento, de portas de mar regularmente distribuídas ao longo do compartimento e que satisfaçam as seguintes disposições:
 - 2.5.1 $A \geq 0.3 l$
em que A é a área total, em m^2 , das portas de mar de ambos os bordos do pavimento e l é o comprimento do compartimento, em m;
 - 2.5.2 o navio deve conservar um bordo livre residual de pelo menos 1,0 m nas piores condições de avaria, sem ter em conta o efeito do volume de água acumulada no pavimento ro-ro avariado;
 - 2.5.3 as portas de mar devem estar a uma altura não superior a 0,6 m acima do pavimento ro-ro avariado e a sua borda inferior não deve ficar a mais de 2 cm acima do referido pavimento;
 - 2.5.4 as portas de mar devem estar equipadas com dispositivos de fecho ou tampas, para evitar a entrada de água no pavimento ro-ro e ao mesmo tempo permitir o escoamento da água que possa ter-se acumulado no pavimento.
- 2.6 Quando se presuma avariada uma antepara situada acima do pavimento ro-ro, ambos os compartimentos a ela adjacentes serão considerados alagados com uma altura de água idêntica à calculada de acordo com os subparágrafos 1.1 ou 1.3.
3. Para a determinação da altura significativa de vaga utilizar-se-ão as alturas de vaga indicadas nos mapas ou na lista das zonas marítimas estabelecidos pelos Estados-Membros em conformidade com o disposto no artigo 5.º.
 - 3.1 Relativamente aos navios explorados apenas em épocas de curta duração, a Administração do Estado de acolhimento determinará, por acordo com o país em que se situa o porto na rota do navio, a altura significativa de vaga a considerar.
4. Os ensaios com modelo serão conduzidos em conformidade com o disposto no Apêndice.

Apêndice

Método de ensaio com modelos

1. Objectivos

Nos ensaios previstos no subparágrafo 1.4 das prescrições de estabilidade constantes do Anexo I, o navio deve poder suportar, no pior cenário de avaria, as condições de mar definidas no parágrafo 3 infra.

2. Modelo do navio

2.1 O modelo deve reproduzir o navio real, tanto na configuração exterior como no arranjo interno, e em particular os espaços avariados que possam influir no processo de alagamento e de embarque de água. A avaria deve representar o pior cenário definido para efeitos do cumprimento da regra II-1/8.2.3.2 da Convenção SOLAS 90. Exige-se um ensaio adicional com avaria a meio comprimento do navio sem diferença de calado, se a pior avaria de acordo com a SOLAS 90 se localizar a uma distância do meio do navio superior a 10% de L_{pp} . Este ensaio adicional é necessário apenas quando se presumem avariados os espaços ro-ro.

2.2 O modelo deve obedecer às seguintes disposições:

2.2.1 O comprimento entre perpendiculares (L_{pp}) deve ser de pelo menos 3 m.

2.2.2 O casco deve ter uma espessura suficientemente fina nas zonas em que esta característica influa nos resultados.

2.2.3 As características do movimento devem ser reproduzidas de acordo com o navio real, com especial atenção à representação à escala dos raios de giração nos movimentos de balanço transversal e longitudinal. O calado, o caimento, o adornamento e o centro de gravidade devem representar o pior cenário de avaria.

2.2.4 Elementos essenciais de projecto como as anteparas estanques, os ventiladores, etc., acima ou abaixo do pavimento das anteparas, que possam ser causa de alagamento assimétrico, devem ser reproduzidos de modo a representarem, tanto quanto possível, a situação real.

2.2.5 O rombo deve ter a seguinte configuração:

2.2.5.1 um rectângulo de dimensão longitudinal conforme com o definido na regra SOLAS II-1/8.4.1 e de dimensão vertical sem limite;

2.2.5.2 no plano horizontal, um triângulo isósceles de dimensão transversal igual a $B/5$ de acordo com a regra SOLAS II-1/8.4.2.

3. Procedimento de ensaio

3.1 O modelo será sujeito a um mar de leva com cristas longas e irregulares, definido pelo espectro JONSWAP, com uma altura significativa de vaga (h_s) conforme definido no subparágrafo 1.3 das prescrições de estabilidade e com o factor de intensificação de pico γ e o período de pico T_p seguintes:

3.1.1 $T_p = 4\sqrt{h_s}$ com $\gamma = 3,3$; e

3.1.2 T_p igual ao período de ressonância do balanço transversal para o navio em avaria, sem água no convés e nas condições de carga especificadas, mas não superior a $6\sqrt{h_s}$ e com $\gamma = 1$.

- 3.2 O modelo deve poder derivar livremente em condições de mar de través (aproamento de 90°) com o rombo a fazer face às ondas. Não deve ser restringido de modo a resistir a virar de quilha. Se ficar direito após alagamento, o navio deve ser adornado a um 1° ao bordo do rombo.
- 3.3 Devem ser feitas pelo menos 5 provas para cada período de pico. A duração de cada prova deve ser suficiente para se chegar a um estado estacionário, mas não deverá ser inferior a 30 min em tempo real. Em cada prova utilizar-se-á uma sequência de ondas diferente.
- 3.4 Se nenhuma das provas resultar em adornamento final ao bordo do rombo, as provas serão repetidas cinco vezes em cada uma das duas condições de ondulação especificadas ou, em alternativa, o modelo será adornado a um ângulo adicional de 1° ao bordo do rombo e a prova repetida duas vezes em cada uma das duas condições de ondulação especificadas. O objectivo destas provas adicionais é demonstrar, da melhor forma possível, a resistência do navio a virar de quilha de ambos os bordos.
- 3.5 Serão efectuados ensaios para os seguintes cenários de avaria:
- 3.5.1 o pior cenário de avaria no que se refere à área sob a curva GZ, de acordo com a Convenção SOLAS;
- 3.5.2 o pior cenário de avaria a meio do navio no que se refere ao bordo livre residual a meio do navio, se necessário nos termos do subparágrafo 2.1.

4. Critérios de sobrevivência

Considerar-se-á que o navio sobrevive se nas sucessivas provas de ensaio previstas no subparágrafo 3.3 se obtiver um estado estacionário; no entanto, ângulos de rolo de mais de 30° em relação ao eixo vertical, que ocorram em mais de 20% dos ciclos de rolo, ou um adornamento estável superior a 20° serão considerados eventos de virar de quilha mesmo que se tenha obtido um estado estacionário.

5. Aprovação dos ensaios

- 5.1 As propostas de programas de ensaios com modelo devem ser apresentadas à Administração do Estado de bandeira para aprovação prévia. Convirá igualmente ter em conta que de avarias menores pode resultar o pior cenário de avaria.
- 5.2 Os ensaios devem ser documentados em relatório e filme vídeo ou outro registo visual, contendo todos dados sobre o navio pertinentes e os resultados dos ensaios.

ANEXO II ORIENTAÇÕES PARA AS ADMINISTRAÇÕES NACIONAIS

(a que se refere o n.º 3 do artigo 6.º)

PARTE I

Aplicação

Em conformidade com as disposições do n.º 3 do artigo 6.º, as administrações nacionais dos Estados-Membros guiar-se-ão pelas presentes orientações na aplicação das prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no Anexo I, na medida do que é possível e compatível com a configuração do navio considerado. A numeração dos parágrafos infra corresponde à numeração dos parágrafos do Anexo I.

Parágrafo 1

Numa primeira fase, todos os navios ro-ro de passageiros a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º deverão satisfazer a norma “SOLAS 90” de estabilidade residual, aplicável aos navios de passageiros construídos em ou após 29 de Abril de 1990. É a aplicação desta prescrição que permite definir o bordo livre residual (f_r) necessário para os cálculos previstos no subparágrafo 1.1.

Subparágrafo 1.1

1. Este subparágrafo refere-se ao volume hipotético de água acumulada no pavimento (ro-ro) das anteparas. Assume-se que a água penetrou no pavimento por um rombo. Este subparágrafo obriga a que o navio satisfaça, além de todas as prescrições SOLAS 90, a parte dos critérios SOLAS 90 constante dos pontos 2.3 a 2.3.4. da regra 8 do Capítulo II-1, Parte B, com o volume de água definido no pavimento. Para o cálculo não é necessário ter em conta quaisquer outras prescrições da regra II-1/8. Por exemplo, não é necessário que o navio satisfaça as prescrições relativas aos ângulos de equilíbrio ou à não-imersão da linha de segurança.
2. A água acumulada é considerada uma carga líquida com uma superfície ao mesmo nível em todos os compartimentos alagados no convés dos veículos. A altura (h_w) da água no convés depende do bordo livre residual (f_r) após avaria e é medida na zona da avaria (**ver fig. 1**). O bordo livre residual (f_r) é a distância mínima, na vertical, entre o pavimento ro-ro avariado e a linha de flutuação final (após as medidas compensatórias, se tomadas) na zona da avaria, após consideração de todos os cenários de avaria possíveis na avaliação da conformidade com a SOLAS 90 conforme previsto no parágrafo 1 do Anexo I. Para o cálculo de f_r não deve entrar-se em linha de conta com o efeito do volume hipotético de água acumulada no pavimento ro-ro avariado.
3. Se f_r for igual ou superior a 2,0 m, assume-se que não se acumula água no pavimento ro-ro. Se f_r for igual ou inferior a 0,3 m, assume-se que a altura h_w é 0,5 m. Os valores intermédios da altura da água obtêm-se por interpolação linear (**ver fig. 2**).

Subparágrafo 1.2

Os meios de esgoto apenas podem ser considerados eficazes se a sua capacidade for suficiente para prevenir a acumulação de um grande volume de água no convés, isto é, muitos milhares de toneladas por hora, um volume que excede em muito a capacidade instalada à data de adopção das presentes regras. Tais sistemas de esgoto de alto rendimento poderão ser desenvolvidos e homologados futuramente (com base em directrizes que a Organização Marítima Internacional elaborará).

Subparágrafo 1.3

1. O volume de água que se presume acumulada no convés pode ser reduzido, além de uma eventual redução de acordo com o subparágrafo 1.1, no caso dos navios que operem em zonas restritas geograficamente delimitadas. Estas zonas são designadas em função da altura significativa de vaga (h_s) que define cada área, em conformidade com as disposições do artigo 5.º.
2. Se a altura significativa de vaga (h_s) na zona considerada for igual ou inferior a 1,5 m, assume-se que não se acumula água no pavimento ro-ro avariado. Se a altura significativa de vaga na zona considerada for igual ou superior a 4,0 m, a altura da água que se assume acumulada terá o valor calculado nos termos do subparágrafo 1.1. Os valores intermédios serão determinados por interpolação linear (**ver fig. 3**).
3. A altura h_w mantém-se constante, pelo que o volume de água é variável visto depender do ângulo de adornamento e de a borda do pavimento ficar ou não imersa a um dado ângulo de adornamento (**ver fig. 4**). Note-se que a permeabilidade dos espaços do convés dos veículos deve ser considerada 90% (ver MSC/Circ.649), enquanto a permeabilidade de outros espaços alagados será a prescrita na SOLAS.
4. Se os cálculos destinados a demonstrar o cumprimento da directiva se referirem a uma altura significativa de vaga inferior a 4,0 m, essa altura restritiva deverá ser registada no certificado de segurança para navio de passageiros do navio considerado.

Subparágrafos 1.4 / 1.5

Em alternativa à aplicação das novas prescrições de estabilidade previstas nos subparágrafos 1.1 ou 1.3, uma Administração poderá aceitar prova da conformidade via ensaios com modelo. As disposições relativas a estes ensaios constam do Apêndice do Anexo I. Na Parte II do presente anexo figuram notas de orientação sobre os ensaios.

Subparágrafo 1.6

As curvas de serviço limite (KG ou GM) obtidas segundo a norma SOLAS 90 podem não ser aplicáveis quando se assume um volume de água no convés conforme previsto na directiva, pelo que poderá ser necessário determinar curvas limite que tenham em conta os efeitos deste volume de água. Para esse efeito, deverão ser efectuados cálculos suficientes em relação a uma gama adequada de calados e caimentos de serviço.

Nota: As curvas de serviço limite revistas KG/GM podem ser obtidas por iteração, adicionando ao valor de KG (ou deduzindo de GM) utilizado para calcular os bordos livres (f_r) em avaria, que determinam os volumes de água no convés, o excesso mínimo de GM

resultante dos cálculos da estabilidade em avaria, com água no convés, e repetindo o cálculo até que o excesso de GM seja desprezável.

Os operadores deverão iniciar essa iteração com os valores máximo de KG e mínimo de GM que possam ser razoavelmente admissíveis nas condições de serviço e procurar ajustar a resultante disposição das anteparas do pavimento para minimizar o incremento de GM derivado dos cálculos da estabilidade em avaria com água no convés.

Subparágrafo 2.1

Tal como prevêem as prescrições SOLAS de estabilidade em avaria, as anteparas para dentro da linha B/5 são consideradas intactas em caso de avaria no costado por colisão.

Subparágrafo 2.2

Se forem instalados apêndices laterais estruturais de estabilidade para permitir o cumprimento desta regra, resultando num aumento da boca (B) do navio e, conseqüentemente, da distância B/5, tal modificação não deverá implicar a realocação de qualquer elemento estrutural existente ou das aberturas existentes nas anteparas transversais estanques principais abaixo do pavimento das anteparas (**ver fig. 5**).

Subparágrafo 2.3

1. As anteparas/barreiras transversais ou longitudinais instaladas e tomadas em consideração para efeitos de limitar a deslocação da água acumulada no pavimento ro-ro avariado não têm de ser estritamente "estanques". É admissível alguma infiltração, sob reserva de os meios de esgoto serem susceptíveis de prevenir a acumulação de água "do outro lado" das anteparas/barreiras. Em tais casos, se os embornais ficarem inoperantes em resultado da diminuição da diferença de níveis da água, devem ser previstos outros meios de esgoto passivos.
2. A altura (B_h) das anteparas/barreiras transversais ou longitudinais não deve ser inferior a $(8 \times h_w)$ metros, sendo h_w a altura da água acumulada, calculada por aplicação dos parâmetros bordo livre residual e altura significativa de vaga (**ver subparágrafos 1.1 e 1.3**). No entanto, a altura das anteparas/barreiras não poderá, em caso algum, ser inferior ao maior dos seguintes valores:
 - a) 2,2 metros ou
 - b) a distância, na vertical, entre o pavimento das anteparas e o ponto mais baixo da estrutura inferior dos pavimentos de veículos intermédios ou suspensos em posição descida. Note-se que quaisquer aberturas entre o topo da antepara e a parte inferior da chaparia devem ser "chapeadas" no plano transversal ou longitudinal, conforme adequado (**ver fig. 6**).

Podem aceitar-se anteparas/barreiras de altura inferior à especificada supra, na condição de serem executados ensaios com modelo em conformidade com o disposto na Parte II do presente anexo, para confirmar que a configuração alternativa assegura uma norma de sobrevivência adequada. Ao fixar-se a altura das anteparas/barreiras deverá ter-se em atenção que a mesma deve igualmente ser suficiente para prevenir um alagamento progressivo dentro do intervalo de estabilidade exigido. Este intervalo não deve ser afectado pelos ensaios com modelo.

Nota: O intervalo pode ser reduzido para 10 graus, desde que a área correspondente sob a curva seja aumentada (ver MSC 64/22).

Ponto 2.5.1

A área “A” refere-se a aberturas permanentes: Note-se que a opção "portas de mar" não é adequada em navios que necessitem da reserva de flutuabilidade de parte ou da totalidade da superestrutura para satisfazerem os critérios. O requisito é que as portas de mar estejam equipadas com tampas que previnam a entrada de água sem impedir o seu escoamento.

Estas tampas não devem depender de meios activos, devem ser de funcionamento automático e não restringir, comprovadamente, o escoamento da água em grau importante. Qualquer redução significativa da sua eficácia deve ser compensada por aberturas adicionais de forma a conservar-se a área exigida.

Ponto 2.5.2

Para uma porta de mar ser considerada eficaz, a distância mínima entre a sua borda inferior e a linha de flutuação em avaria deve ser de pelo menos 1,0 m. No cálculo da distância mínima não deve ter-se em conta o efeito de qualquer volume de água no convés (**ver fig. 7**).

Ponto 2.5.3

As portas de mar devem estar situadas na borda falsa ou na chaparia do casco, tão abaixo quanto possível. As suas bordas inferior e superior não devem estar, respectivamente, a mais de 2 cm e 0,6 m acima do pavimento das anteparas (**ver fig. 8**).

Nota: Os espaços a que se aplica o subparágrafo 2.5, isto é, os espaços dotados de portas de mar ou aberturas similares, não devem ser considerados intactos para efeitos da obtenção das curvas de estabilidade do navio intacto e em avaria.

Subparágrafo 2.6

1. A extensão de avaria prescrita deve aplicar-se a todo o comprimento do navio. Dependendo da norma de subdivisão, a avaria pode não afectar qualquer antepara ou afectar apenas uma antepara situada abaixo do pavimento das anteparas ou acima do referido pavimento, ou várias combinações.
2. Todas as anteparas/barreiras transversais e longitudinais que limitem a deslocação da água acumulada devem estar instaladas nos seus lugares e fixadas quando o navio se encontra no mar.
3. Quando uma antepara/barreira transversal sofra avaria, a superfície da água acumulada no convés deve ter o mesmo nível de ambos os lados da antepara/barreira avariada à altura h_w (**ver fig. 9**).

PARTE II

ENSAIOS COM MODELO

O objectivo destas orientações é assegurar a uniformidade dos métodos utilizados na construção e verificação do modelo e na realização e análise dos ensaios, atendendo embora a que os meios disponíveis e os custos poderão de algum modo afectar essa uniformidade.

O teor do parágrafo 1 do Apêndice do Anexo I não carece de clarificação.

Parágrafo 2 – Modelo do navio

- 2.1 O material de que é feito o modelo não é importante, desde que no estado intacto e em condição de avaria o modelo seja suficientemente rígido para assegurar que as suas propriedades hidrostáticas são idênticas às do navio real e que a resposta do casco à flexão sob acção das ondas é desprezável.

É também importante que os compartimentos avariados sejam reproduzidos o mais fielmente possível, a fim de assegurar que o volume de água embarcada é o correcto.

Atendendo a que a entrada de água (mesmo em pequenas quantidades) nas partes intactas do modelo irá afectar o seu comportamento, devem tomar-se medidas para a evitar.

2.2. Elementos relativos ao modelo

- .1 Reconhecendo que os efeitos de escala influenciam de modo significativo o comportamento do modelo durante os ensaios, é importante assegurar a minimização de tais efeitos no maior grau possível. O modelo deve ter o maior tamanho possível, uma vez que em modelos grandes é mais fácil construir em detalhe os compartimentos avariados e os efeitos de escala se reduzem. Recomenda-se portanto que o comprimento do modelo não seja inferior ao correspondente à escala 1:40. Exige-se, todavia, que o seu comprimento não seja inferior a 3 metros na linha de carga de compartimentação.
- .2(a) Na zona da avaria, o casco do modelo deve ter a menor espessura possível, a fim de assegurar que o volume de água embarcada e o seu centro de gravidade são adequadamente representados. Reconhece-se, todavia, que poderá não ser possível construir com suficiente detalhe o casco e os elementos da subdivisão primária e secundária na zona da avaria e que, devido a estas limitações construtivas, poderá não ser possível calcular com precisão a permeabilidade assumida do espaço.
- .2(b) Verificou-se, em ensaios dinâmicos, que a dimensão vertical do modelo pode influenciar os resultados. Recomenda-se portanto que a superestrutura do navio seja reproduzida no modelo com pelo menos três vezes a altura normal acima do pavimento das anteparas (do bordo livre), para que as ondas grandes da sequência não submerjam o modelo.
- .2(c) É importante não só verificar os calados do modelo no estado intacto como medir com precisão os calados em avaria para os correlacionar com os derivados do cálculo da estabilidade em avaria. Após a medição dos calados

em avaria, poderá ser necessário proceder a ajustamentos da permeabilidade do compartimento avariado, introduzindo volumes intactos ou acrescentando peso. No entanto, é também importante assegurar a correcta representação do centro de gravidade da água embarcada. Em tal caso, os ajustamentos deverão ser efectuados do lado da segurança.

- .2(d) Caso o modelo deva ser equipado com barreiras no convés e estas tenham uma altura inferior à prescrita no subparágrafo 2.3 do Anexo I, deve ser instalado um circuito interno de televisão para vigiar qualquer eventual galgar da barreira ou acumulação de água na zona sem avaria do convés. Em tal caso, na documentação dos ensaios deve figurar uma gravação vídeo do evento.
- .3 Para assegurar que as características do movimento do modelo reproduzem as do navio real, é importante que o modelo seja adornado e balançado transversalmente no estado intacto a fim de verificar o valor de GM e a distribuição da massa.

O raio de giração transversal do navio real não deve ser considerado superior a 0,4B e o longitudinal não deve ser considerado superior a 0,25L.

O período de rolo do modelo obter-se-á pela seguinte fórmula:

$$\frac{2\pi \times 0,4B}{\sqrt{gGM\lambda}}$$

em que:

GM: é a altura metacêntrica do navio real (intacto)

g: é a aceleração da gravidade

λ : é a escala do modelo

B: é a boca do navio real

Nota:

O adornamento e rolo do modelo em condições de avaria pode ser aceite para efeitos da verificação da curva de estabilidade residual, mas tais ensaios não podem substituir os ensaios no estado intacto.

No entanto, o modelo em avaria deve ser balançado transversalmente para se obter o período de rolo exigido para a realização dos ensaios previstos no ponto 3.1.2.

- .4 O teor deste parágrafo não carece de clarificação. Assume-se que os ventiladores do compartimento avariado do navio real não obstem ao alagamento e ao movimento da água embarcada. A redução à escala dos dispositivos de ventilação do navio real poderá todavia criar efeitos de escala indesejáveis. A fim de evitar que estes ocorram, recomenda-se que os dispositivos de ventilação do modelo sejam construídos a uma escala superior à do próprio modelo, assegurando simultaneamente que o fluxo de água no convés dos veículos não seja afectado.

- .5.2 O perfil em triângulo isósceles do rombo de configuração prismática é o correspondente à linha de flutuação carregada.

Adicionalmente, quando existam troncos laterais de largura inferior a $B/5$, e para evitar eventuais efeitos de escala, a extensão longitudinal de avaria na zona dos troncos não deve ser inferior a 2 metros.

Parágrafo 3 – Procedimento de ensaio

3.1 – Espectro das ondas

Deve utilizar-se o espectro JONSWAP, uma vez que este descreve ondas de *fetch* e duração limitados, o que corresponde à maioria das condições observadas no mundo. A este respeito, é importante verificar o período de pico da sequência de ondas e também se o período de intersecção zero é o correcto.

- .1 O período de intersecção zero correspondente a um período de pico de $4\sqrt{h_s}$, e dado que o factor de intensificação γ é 3,3, não deve ser superior a :

$$\{T_p/(1,20 \text{ a } 1,28)\} \pm 5\%$$

- .2 O período de intersecção zero correspondente a um período de pico igual ao período de rolo do modelo avariado, e dado que o factor γ deve ser 1, não deve ser superior a:

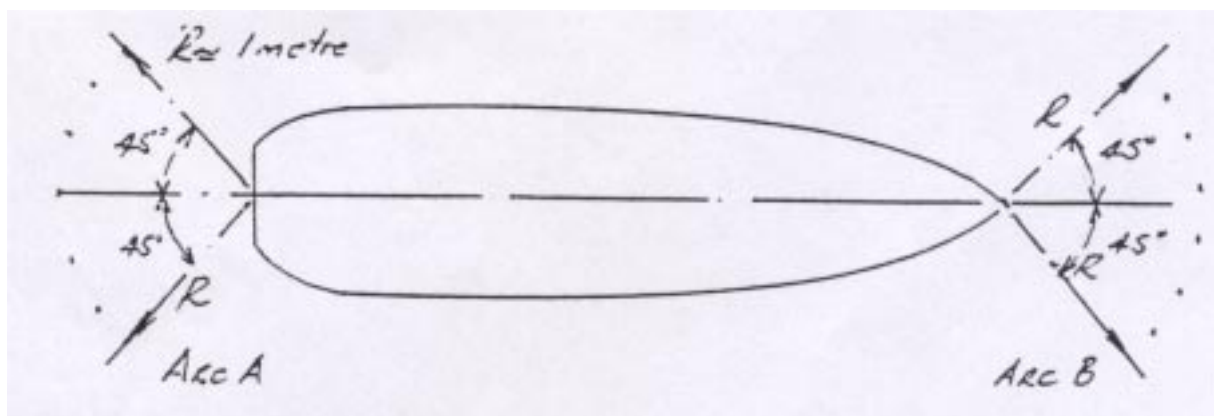
$$\{T_p/(1,3 \text{ a } 1,4)\} \pm 5\% ;$$

tendo em conta que, se o período de rolo do modelo avariado for superior a $6\sqrt{h_s}$, o período de pico deve ser limitado a $6\sqrt{h_s}$.

Nota:

Verificou-se não ser exequível estabelecer limites para os períodos de intersecção zero do espectro das ondas dos ensaios de acordo com os valores nominais das fórmulas matemáticas. É portanto admissível uma margem de erro de 5%.

Exige-se que o espectro das ondas seja registado e documentado relativamente a cada prova de ensaio. Para efeitos desse registo, as medições deverão ser efectuadas na proximidade imediata do modelo (mas não do lado de sotavento) – ver figura A infra – e também perto da máquina de fazer ondas. Exige-se também que o modelo seja instrumentado de modo a que os seus movimentos (rolo, capa e balanço de proa a popa) e comportamento (adornamento, sobreimersão e caimento) possam ser observados e registados durante todo o ensaio.



A sonda de medição das ondas "junto ao modelo" deve ser posicionada no arco A ou B (**Figura A**).

3.2., 3.3., 3.4:

O teor destes subparágrafos não carece de clarificação.

3.5 – Avarias simuladas

A intensa investigação efectuada com o propósito de desenvolver critérios adequados para os navios novos mostrou claramente que, para a capacidade de sobrevivência dos navios de passageiros, não só são importantes os factores GM e bordo livre como a área abaixo da curva de estabilidade residual até ao ângulo GZ máximo. Consequentemente, ao determinar o pior cenário de avaria SOLAS para efeitos do cumprimento das prescrições do ponto 3.5.1, deve considerar-se a avaria que produza a menor área abaixo da curva de estabilidade residual até ao ângulo GZ máximo.

Parágrafo 4 – Critérios de sobrevivência

O teor deste parágrafo não carece de clarificação.

Parágrafo 5 – Aprovação dos ensaios

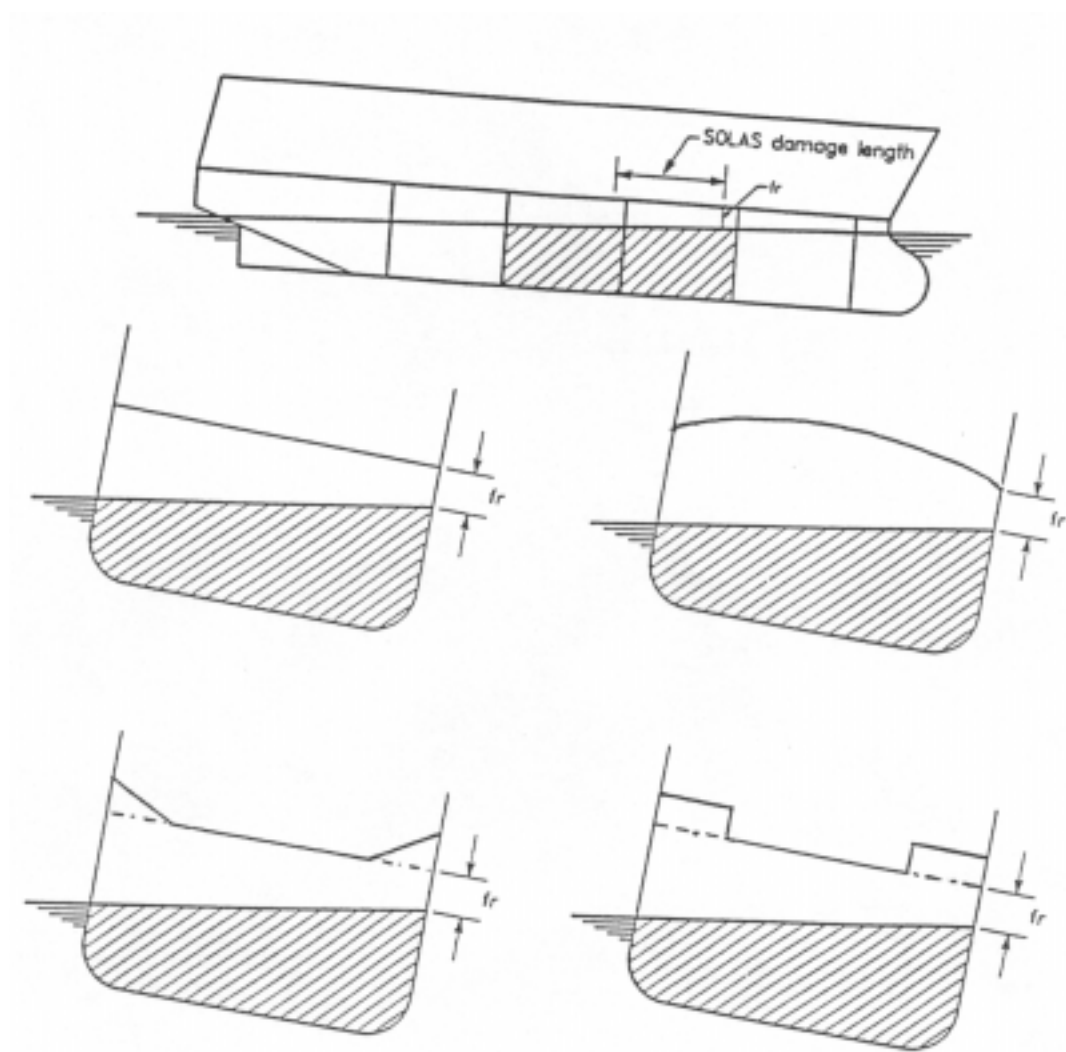
Devem integrar o relatório destinado à Administração os seguintes documentos:

- (a) os cálculos da estabilidade em avaria para o pior cenário de avaria SOLAS e a meio do navio (se diferentes);
- (b) o desenho do arranjo geral do modelo e os elementos de construção e instrumentação;
- (c) os relatórios das provas de estabilidade e dos ensaios de balanço transversal;
- (d) os cálculos dos períodos de rolo do navio real e do modelo;
- (e) os espectros nominais e medidos das ondas (perto da máquina de fazer ondas e nas proximidades do modelo);
- (f) um registo representativo dos movimentos, comportamento e deriva do modelo;
- (g) as gravações vídeo pertinentes.

Nota:

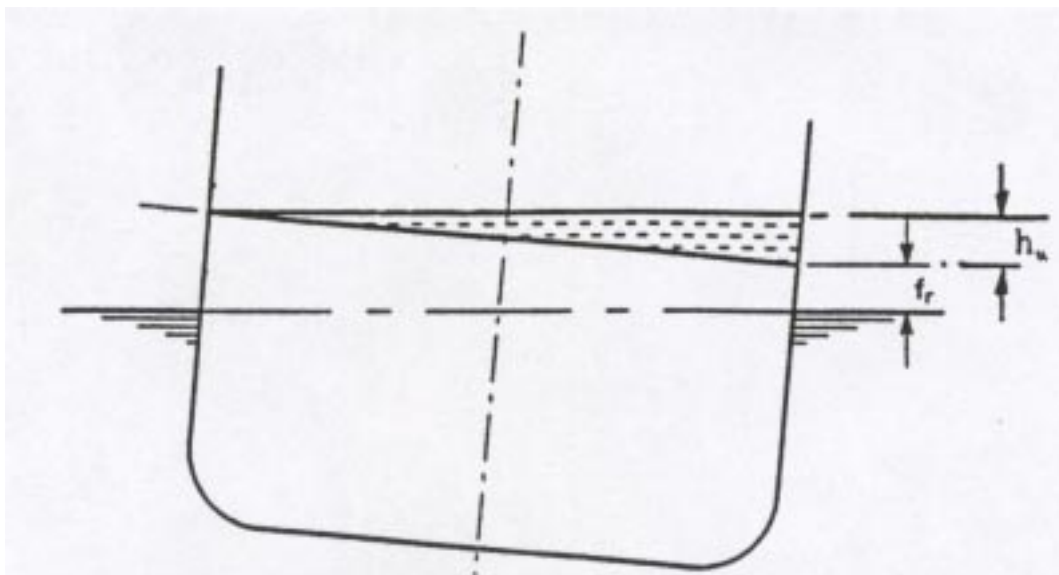
Todos os ensaios devem ser testemunhados pela Administração.

**Figuras referidas no Anexo II
(Orientações para as Administrações nacionais)**



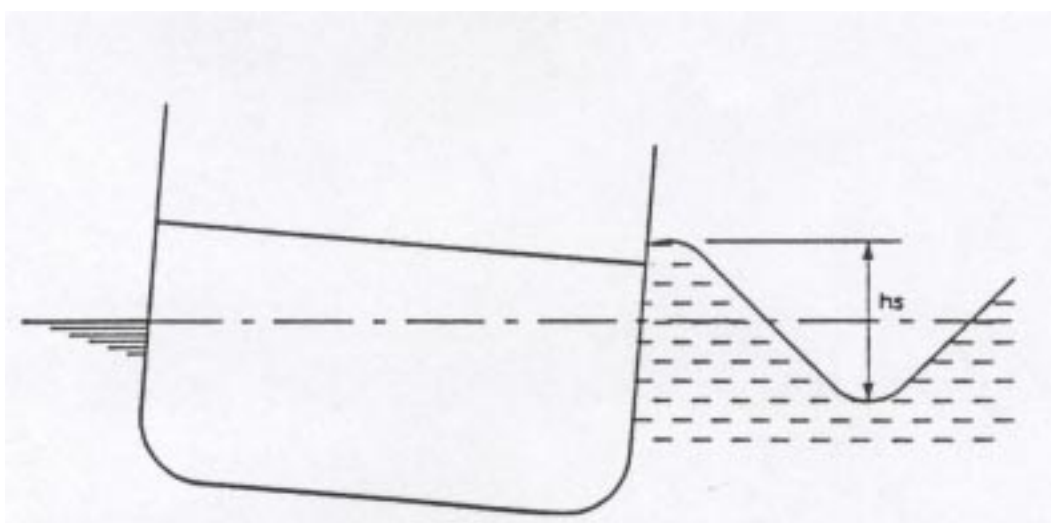
Extensão longitudinal de avaria SOLAS

Figura 1



1. Se $f_r \geq 2,0$ metros, a altura da água no convés (h_w) = 0,0 metros
2. Se $f_r \leq 0,3$ metros, a altura da água no convés (h_w) = 0,5 metros

Figura 2

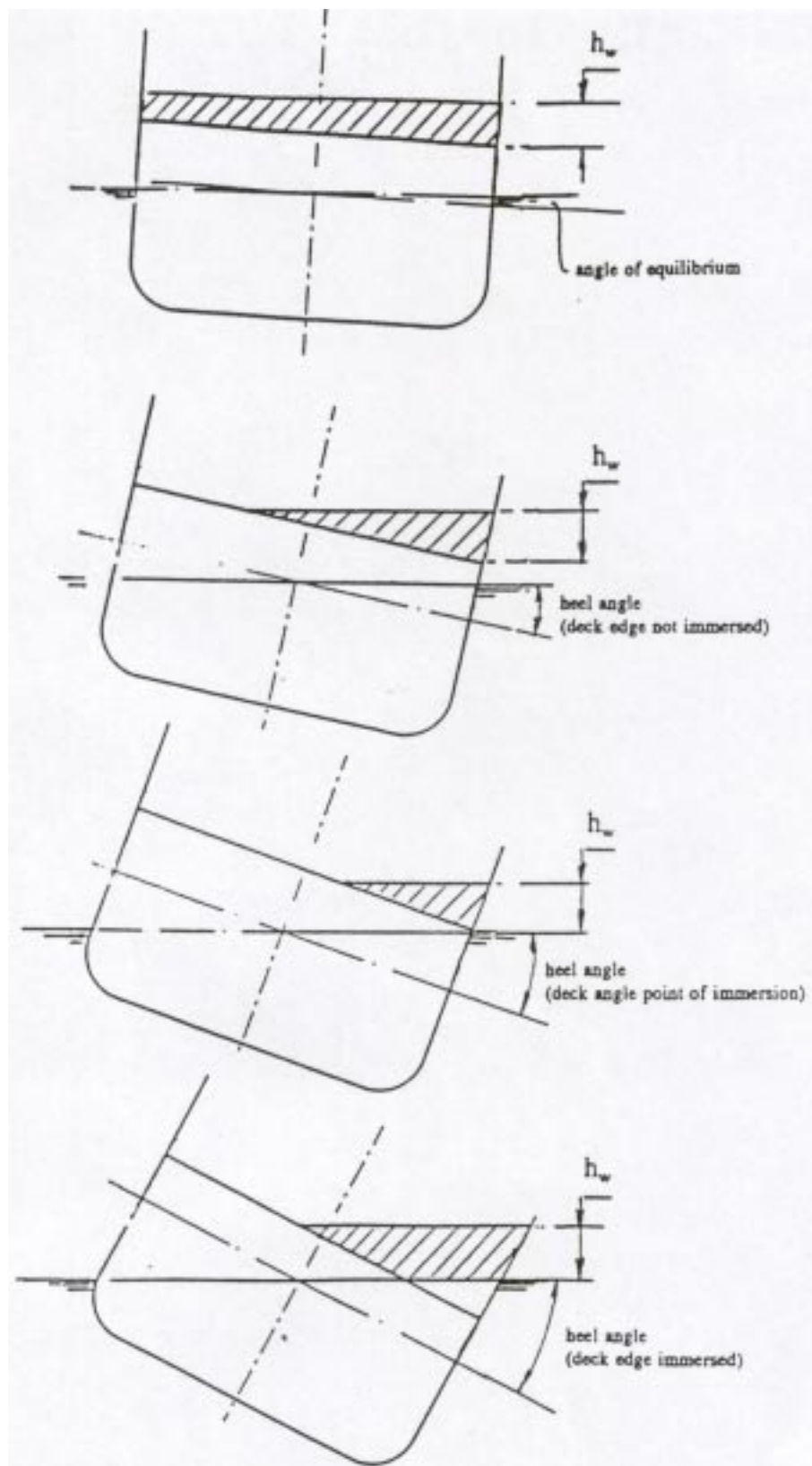


1. Se $h_s \geq 4,0$ metros, a altura da água no convés calcula-se como na fig. 3
2. Se $h_s \leq 1,5$ metros, a altura da água no convés (h_w) = 0,0 metros

Por exemplo

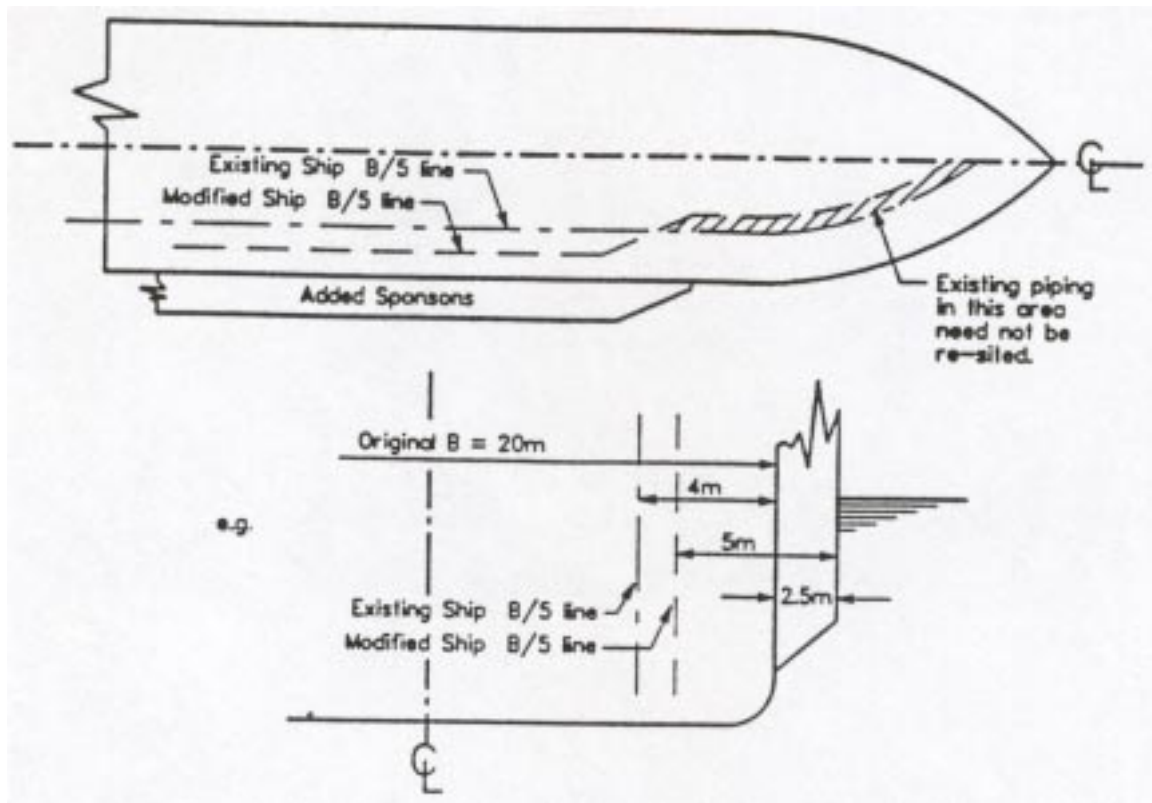
Se $f_r = 1,15$ metros e $h_s = 2,75$ metros, a altura $h_w = 0,125$ metros

Figura 3



ângulo de equilíbrio
 ângulo de adornamento (borda do convés não imersa)
 ângulo de adornamento (ponto de imersão da borda do convés)
 ângulo de adornamento (borda do convés imersa)

Figura 4



Existing Ship B/5 line: linha B/5 do navio original

Modified Ship B/5 line: linha B/5 do navio modificado

Added Sponsons: apêndices laterais de estabilidade

Existing pipe in this area need not be re-sited: não é necessário alterar a localização dos encanamentos existentes nesta área

Original B = 20 m: B original = 20 m

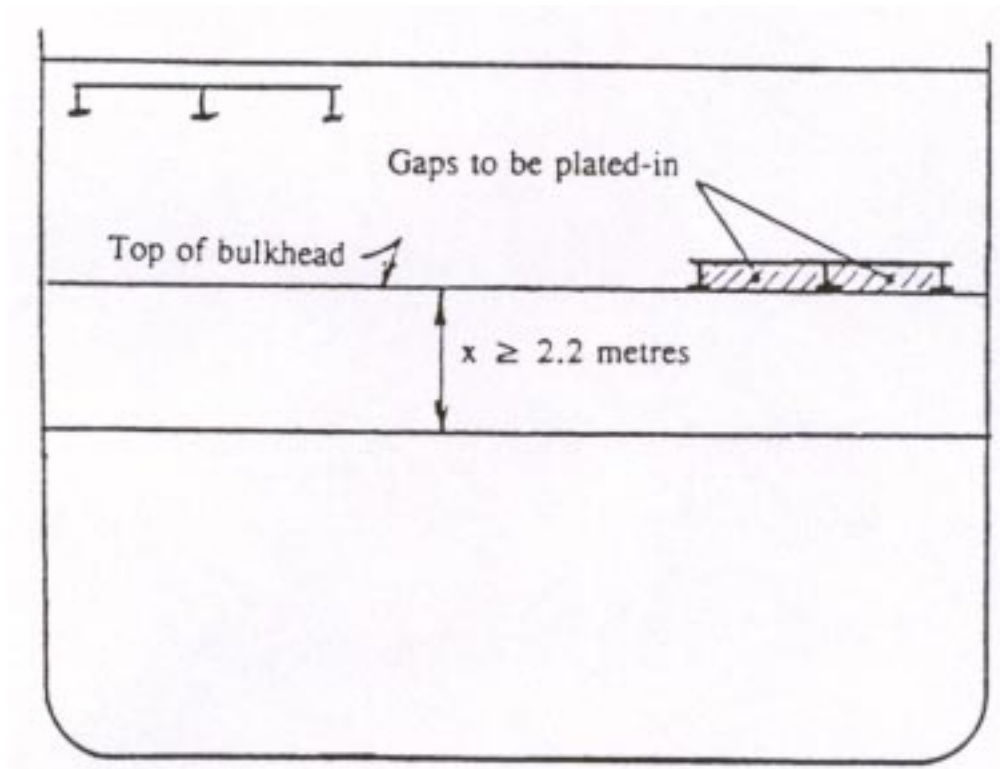
Figura 5

Navio sem pavimentos suspensos para veículos

Exemplo 1

Altura da água no convés = 0,25 metros

Altura mínima exigida para a barreira = 2,2 metros



Navio com um pavimento suspenso (no prolongamento da barreira)

Exemplo 2

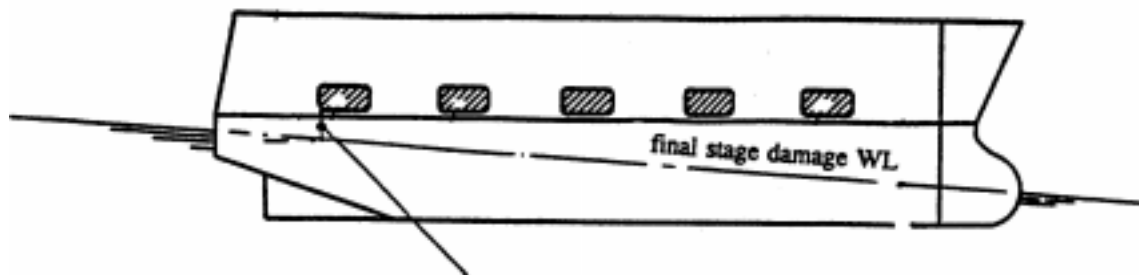
Altura da água no convés (h_w) = 0,25 metros

Altura mínima exigida para a barreira = x

Gaps to be plated-in: Aberturas a chapear

Top of bulkhead: Topo da antepara

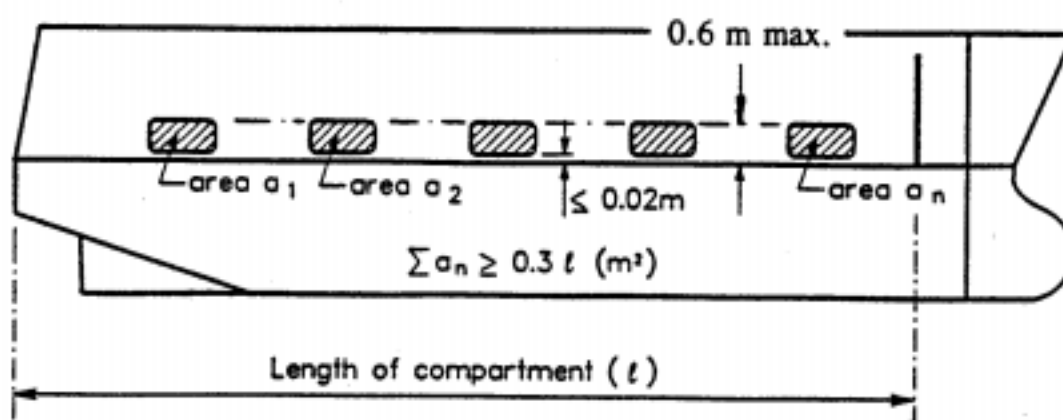
Figura 6



bordo livre mínimo exigido até à porta de mar = 1,0 m

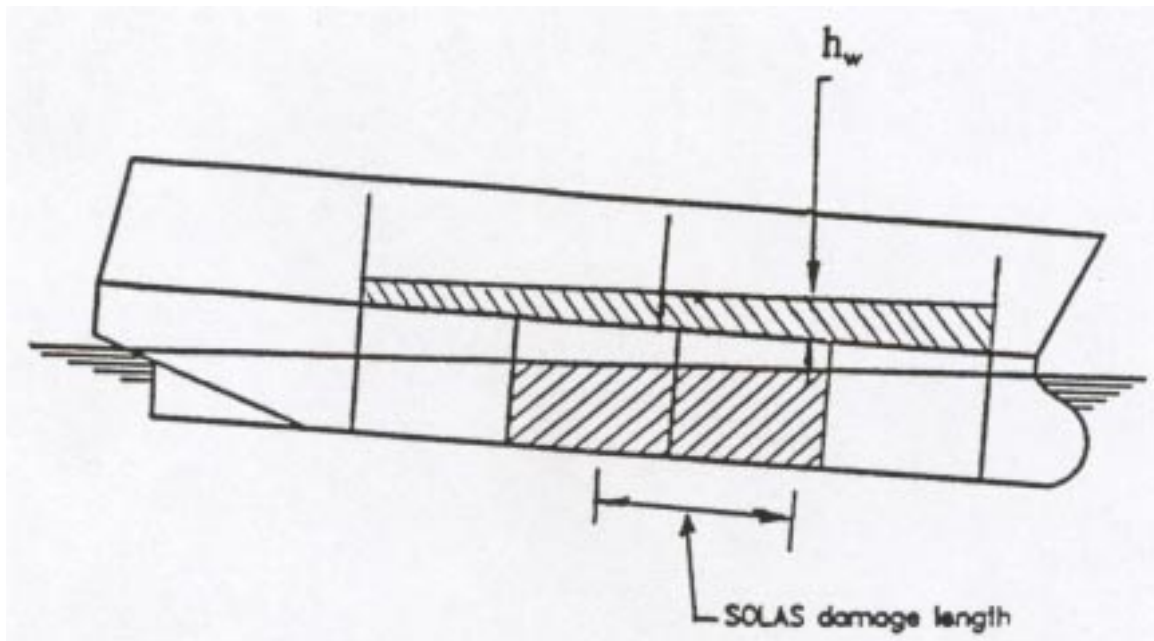
linha de flutuação final em avaria

Figura 7



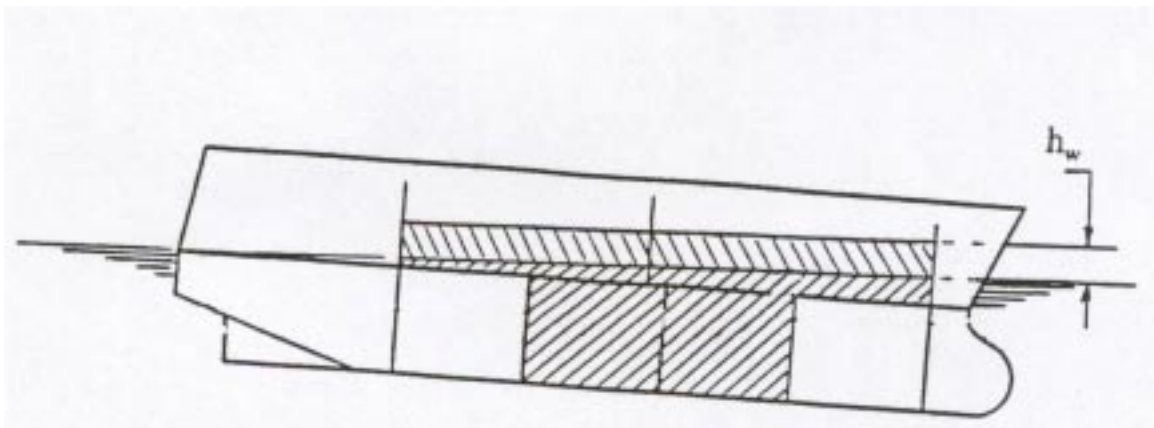
Comprimento do compartimento

Figura 8



Extensão longitudinal de avaria SOLAS

Borda do convés não imersa



Borda do convés imersa

Figura 9

FICHA DE AVALIAÇÃO DO IMPACTO

IMPACTO DA PROPOSTA NAS EMPRESAS, EM ESPECIAL NAS PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS (PME)

TÍTULO DA PROPOSTA

PROPOSTA DE DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO RELATIVA A PRESCRIÇÕES ESPECÍFICAS DE ESTABILIDADE PARA OS NAVIOS RO-RO DE PASSAGEIROS

NÚMERO DE REFERÊNCIA DO DOCUMENTO

COM (2002) 158 - 2002/0074 (COD)

A PROPOSTA

1. Tendo em conta 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 reforçar a segurança do transporte marítimo, conforme prevê o n.º 2 do artigo 80.º do Tratado. O objectivo da medida proposta é o estabelecimento de prescrições de segurança harmonizadas no que se refere à estabilidade dos navios ro-ro de passageiros que efectuem viagens internacionais de/para portos comunitários.

Tendo em conta o princípio da subsidiariedade, é da responsabilidade da Comunidade estabelecer um quadro de regras que proporcionem um nível de segurança harmonizado para os navios de passageiros que operam em condições idênticas em toda a UE. Aos Estados-Membros compete adoptarem, no quadro da legislação nacional, medidas que garantam a aplicação efectiva da directiva.

IMPACTO NAS EMPRESAS

2. Quem será afectado pela proposta?
 - que sectores de actividade?
 - qual a dimensão das empresas (qual a proporção de pequenas e médias empresas)?
 - estas empresas localizam-se numa área geográfica específica da Comunidade?

O sector de actividade afectado pela proposta é o constituído pelas entidades que operam navios ro-ro de passageiros de/para portos da Comunidade. A grande maioria dos navios de passageiros que navegam nas águas comunitárias são operados por médias e grandes empresas. Tendo em conta que as prescrições específicas de estabilidade introduzidas pela presente directiva já são aplicáveis em sete Estados-Membros do Norte, partes no Acordo de Estocolmo, na prática a proposta só

terá implicações para as companhias que operam navios desse tipo no Mar Mediterrâneo. Como 70% dos navios ro-ro de passageiros que operam nessa área arvoram a bandeira grega ou italiana, a proposta terá impacto económico fundamentalmente a nível das companhias que operam navios sob essas duas bandeiras. No entanto, a grande maioria dos navios ro-ro de passageiros que operam nas águas do Sul da Europa efectuem viagens domésticas e estão, assim, fora do âmbito de aplicação da directiva proposta. O caso destes navios é tratado na proposta de revisão da Directiva 98/18/CE do Conselho. Note-se que, em geral, na sequência da conclusão do Acordo de Estocolmo, os navios ro-ro de passageiros novos já são construídos de modo a satisfazerem as prescrições específicas de estabilidade, mesmo os que vão ser explorados nas águas do Sul da Europa.

3. Que terão de fazer as empresas para dar cumprimento à proposta?

Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para que os operadores de navios ro-ro de passageiros dêem cumprimento às prescrições específicas de estabilidade. A aplicação destas prescrições irá obrigar os operadores a efectuarem modificações estruturais nos navios existentes (que operem nas zonas abrangidas pela directiva) para assegurar a sua conformidade com o disposto na directiva. Um primeiro passo para as empresas será submeterem modelos dos seus navios ao ensaio de conformidade para determinar da necessidade da sua adaptação.

4. Quais os efeitos económicos prováveis da proposta?

- no emprego
- no investimento e na criação de novas empresas
- na posição concorrencial das empresas

Não se prevê que a aplicação das prescrições da directiva tenha incidências no emprego. O calendário de adaptação dos navios existentes, estabelecido na directiva, dá tempo suficiente às companhias de navegação para adaptarem os seus navios. Tendo em conta o calendário SOLAS correspondente, a directiva prevê um intervalo suficiente para a aplicação das prescrições de estabilidade suplementares.

A análise efectuada pela Comissão mostra que a introdução do SA no Norte da Europa não criou problemas de maior ao sector e aos governos contratantes. Com base numa amostra de 82 navios, do total de 140 que teriam de satisfazer as prescrições previstas no Acordo, concluiu-se que 36% dos navios que integravam a amostra não necessitavam de adaptações. Acresce que o custo da adaptação de 69% do total de 140 navios se cifrou em menos de 1 milhão de euros. O custo total estimado da adaptação cifrava-se em cerca de 85 milhões de euros. Note-se, contudo, que a maior fracção desse custo resulta da aplicação acelerada das normas SOLAS 90 (uma etapa prévia necessária à aplicação do Acordo de Estocolmo) e não da aplicação do Acordo propriamente dito.

Dado que o valor comum das alturas significativas de vaga nas águas do Sul da Europa é de cerca de 2,5 m, o custo da adaptação da frota europeia meridional para efeitos da aplicação das disposições do SA será aproximadamente idêntico ao custo

decorrente da aplicação da norma SOLAS 90 dos dois compartimentos³⁹. Atendendo a que o prazo para a aplicação plena das regras SOLAS é 2010, com base no calendário da OMI (tráfego internacional) e da Directiva 98/18/CE (tráfego doméstico comunitário) o sector já terá planificado os investimentos a efectuar nos próximos anos para a adaptação dos navios considerados. O estudo indica que a adaptação SOLAS afectará 264 navios que operam nas águas do Sul da Europa (tráfego internacional e doméstico) e que o custo dessa adaptação se situará entre 106 e 250 milhões de euros (este valor não tem em conta a possível retirada de serviço de navios ro-ro velhos). Conforme referido atrás, a adaptação destes navios para dar cumprimento às prescrições específicas de estabilidade estabelecidas pelo Acordo de Estocolmo não irá incrementar de forma inoportuna os custos decorrentes da adaptação SOLAS.

Afigura-se, portanto, que a aplicação das prescrições de estabilidade SA aos navios ro-ro de passageiros no Sul da Europa proporcionará a uniformização das prescrições de estabilidade e uma capacidade de sobrevivência acrescida dos navios ro-ro de passageiros em toda a Comunidade, sem sobrecarregar substancialmente do ponto de vista económico a parte do sector afectada, que, de qualquer modo, terá de aplicar as normas SOLAS 90.

A proposta deverá ter um efeito benéfico na posição concorrencial do sector, uma vez que harmonizará as normas de estabilidade aplicáveis aos navios ro-ro de passageiros que operam na UE, criando um mercado global que possibilitará a exploração destes navios em todos os tráfegos quando se verificam as mesmas condições de altura significativa de vaga. Com o estabelecimento de um regime de segurança harmonizado para todos os navios ro-ro de passageiros que servem os portos da UE, qualquer que seja a sua bandeira, criar-se-ão condições equitativas de concorrência para os operadores envolvidos, minimizando simultaneamente o risco de distorções da concorrência em resultado de alguns operadores tentarem ganhar uma vantagem concorrencial economizando nas normas de segurança.

5. A proposta contém medidas destinadas a ter em conta a situação específica das pequenas e médias empresas (requisitos atenuados ou diferentes, etc.)?

Satisfazer os requisitos da proposta não representará um ónus financeiro inoportuna para as companhias afectadas. A experiência da introdução destas normas nas águas do Norte da Europa demonstrou que as implicações financeiras para as empresas eram razoáveis.

CONSULTAS

6. Lista das organizações consultadas sobre a proposta e resumo das suas principais posições

A Comissão realizou em 25 de Outubro uma reunião de consulta com as partes interessadas, na qual participaram representantes dos armadores (ECSA, ICS, BIMCO), marítimos (ETF), sociedades de classificação (IACS), construtores navais

³⁹

A norma SOLAS 90 dos dois compartimentos estabelece que o navio pode sobreviver e não virar de quilha com dois compartimentos principais alagados na sequência de avaria.

(CESA) e das pessoas com mobilidade reduzida (Forum Europeu das pessoas com deficiência - EDF).

A medida proposta foi recebida com cepticismo pelos representantes dos armadores, sobretudo devido às implicações que acarreta para os navios existentes em termos de custos. Os armadores consideram que as condições meteorológicas gerais prevalecentes no Sul não justificam a generalização, via o direito comunitário, das prescrições regionais estabelecidas no Acordo de Estocolmo. A medida mereceu contudo o apoio claro dos representantes dos marítimos e da organização de utentes presentes na reunião, que consideram que ela irá proporcionar uma segurança acrescida ao público viajante e às tripulações. Estas duas organizações consideram essencial que os navios que operam em condições de mar com uma altura significativa de vaga similar satisfaçam as mesmas normas de segurança.

2002/0075 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que altera a Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998, relativa às regras
e normas de segurança para os navios de passageiros**

EXPOSIÇÃO DOS MOTIVOS

1. CONTEXTO E OBJECTIVOS DA PROPOSTA

Para assegurar a harmonização das regras de segurança aplicáveis aos *ferries* de passageiros que operam na União Europeia, a Comissão Europeia apresentou, em 1996, uma proposta de directiva com o objectivo de aplicar ao tráfego doméstico, de forma harmonizada, regras equivalentes às aplicáveis ao tráfego internacional. A Directiva 98/18/CE do Conselho foi adoptada em 17 de Março de 1998, tendo entrado em vigor nesse mesmo ano. As regras constantes do Anexo I da directiva convertem os instrumentos internacionais pertinentes em prescrições de segurança para os navios que efectuem serviços domésticos. Essas prescrições aplicam-se a todos os tipos de *ferries* de passageiros afectos ao tráfego doméstico, de acordo com a sua dimensão e idade e com as características da zona marítima em que estão autorizados a operar.

Apesar de a directiva ser relativamente recente, a Comissão Europeia considera que algumas das suas disposições deveriam ser simplificadas ou actualizadas tendo em vista proporcionar uma protecção suficiente aos passageiros que realizam viagens domésticas nos Estados-Membros da UE. Esta directiva visa, por conseguinte, alterar a Directiva 98/18/CE do Conselho, do seguinte modo:

- actualizando a directiva à luz da evolução das convenções e códigos internacionais de segurança marítima, designadamente o Código das Embarcações de Alta Velocidade de 2000,
- simplificando e introduzindo melhoramentos no procedimento de definição e publicação das zonas marítimas, um procedimento fundamental para a aplicação da directiva, uma vez que as prescrições de segurança aplicáveis a determinado navio dependem da zona marítima em que opera,
- prevendo prescrições específicas de estabilidade para determinadas categorias de navios ro-ro de passageiros que efectuem serviços domésticos, equivalentes às da proposta de directiva relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros que efectuem viagens internacionais e a retirada progressiva de serviço dos navios ro-ro de passageiros que não tenham sido adaptados para satisfazer essas mesmas prescrições de estabilidade,
- exigindo dos Estados-Membros que enviem esforços no sentido de tornar os seus navios de passageiros seguros e acessíveis para os passageiros com mobilidade reduzida, independentemente da sua dimensão e idade e da zona marítima em que operam. Esta medida está em conformidade com outras propostas apresentadas pela Comissão com o objectivo de tornar outros modos de transporte acessíveis e seguros para esses passageiros,
- revogando a derrogação concedida à Grécia e, desta forma, simplificando a directiva, dado o reduzido impacto dessa derrogação.

2. JUSTIFICAÇÃO DAS MEDIDAS PROPOSTAS

O objectivo da medida proposta consiste em alterar a Directiva 98/18/CE do Conselho. Há várias razões que justificam esta alteração. Apesar de se tratar de uma directiva relativamente recente, já foram identificados vários problemas relacionados com a sua aplicação. O principal problema colocado pela directiva à escala comunitária prende-se com a dificuldade de controlar a sua aplicação, sobretudo devido ao facto de o actual procedimento de publicação das zonas marítimas não ser exequível. Este problema tem repercussões ao nível comunitário e dos Estados-Membros uma vez que, sem um regime adequado e funcional para a designação e publicação das zonas marítimas, não será possível controlar a aplicação da Directiva 98/18/CE.

Além disso, é necessário tornar a directiva mais flexível por forma a permitir a actualização de alguns artigos, tendo em conta os progressos registados a nível internacional, designadamente no domínio da segurança das embarcações de alta velocidade.

A introdução de prescrições mais específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros que operam no tráfego doméstico encontra igualmente justificação na necessidade de reforçar a segurança e de assegurar um nível de segurança equivalente entre serviços domésticos e internacionais.

A inclusão de orientações em matéria de segurança em benefício dos passageiros com mobilidade reduzida inscreve-se no princípio introduzido pelo Tratado de Amesterdão, que consagra a não-discriminação, designadamente com base na deficiência e na idade.

Por último, saliente-se que algumas das disposições introduzidas deixam uma grande margem de manobra aos Estados-Membros, em conformidade com o princípio da subsidiariedade, nomeadamente em matéria de prescrições de segurança e de acesso em benefício dos passageiros com mobilidade reduzida.

3. TEOR DA PROPOSTA

A proposta contém dois artigos que alteram artigos em vigor da Directiva 98/18/CE do Conselho e artigos que se destinam a garantir a aplicabilidade dessas mesmas alterações.

4. CONSIDERAÇÕES ESPECÍFICAS

4.1. Definições (nº 1 do artigo 1º)

É introduzida uma nova definição de "passageiro com mobilidade reduzida" (alínea w) do artigo 2º) decorrente da proposta de novo artigo 6º-B. A definição utilizada é a que consta da Directiva 2001/85/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Novembro de 2001⁴⁰, relativa a disposições especiais aplicáveis aos veículos destinados ao transporte de passageiros com mais de oito lugares sentados além do

⁴⁰ JO L 42 de 13.02.2002, p. 1.

lugar do condutor e que altera as Directivas 70/156/CEE e 97/27/CE. A Comissão considera que esta definição, recentemente aprovada pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu, também é adequada para esta directiva, dado abordar a questão das prescrições de segurança e de acesso aplicáveis a um determinado modo de transporte público em benefício dos passageiros com mobilidade reduzida. Ver também o ponto 4.6.

4.2. Procedimento de publicação das zonas marítimas (nº 2 do artigo 1º)

A Comissão propõe um novo procedimento simplificado para o estabelecimento, notificação e publicação da lista de zonas marítimas A, B, C e D, que determinam as prescrições específicas de segurança aplicáveis aos navios que operam em cada zona específica. Esta alteração surge na sequência dos problemas surgidos na aplicação da Directiva 98/18/CE. É fundamental alterar este procedimento a fim de facilitar a aplicação da directiva pelos Estados-Membros e o seu controlo a nível comunitário.

Além disso, propõe-se igualmente uma maior simplificação do processo de notificação das zonas marítimas à Comissão, segundo o procedimento previsto no artigo 9º.

O procedimento de publicação proposto introduz mais flexibilidade e transparência para os operadores ao nível dos Estados-Membros e comunitário.

4.3. Revogação da derrogação concedida aos navios de passageiros gregos (artigo 2º)

A Directiva 98/18/CE prevê uma derrogação aplicável exclusivamente aos navios de passageiros que realizam viagens domésticas na Grécia. Dadas as reduzidas repercussões práticas desta derrogação, a Comissão, com o objectivo de simplificar a directiva, propõe a sua revogação com efeitos a partir de 1.1.2005.

4.4. Prescrições de estabilidade e idade de retirada de serviço dos navios (nº 3 do artigo 1º)

A proposta da Comissão introduz prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros que efectuem viagens internacionais com partida ou destino num porto da UE. Esta medida assegurará um nível acrescido de segurança aos navios ro-ro de passageiros que operam nas referidas rotas, em 1 de Outubro de 2010 o mais tardar.

Tendo em conta que os navios ro-ro de passageiros que efectuem viagens domésticas operam nas mesmas condições de mar que os navios afectos ao tráfego internacional e tendo em vista alcançar um nível equivalente de segurança para os navios que operam em zonas marítimas distintas em condições de mar semelhantes, a Comissão propõe que os navios ro-ro de passageiros que efectuem serviços domésticos também satisfaçam as prescrições específicas de estabilidade. Estas prescrições deverão ser aplicáveis a todos os navios ro-ro de passageiros novos das classes A, B e C a partir de 1 de Outubro de 2004. No que se refere aos navios ro-ro de passageiros novos da classe D, a aplicação das prescrições específicas de estabilidade não se justifica devido às condições de operação restritas de tais navios. Todavia, tendo em conta as eventuais dificuldades de adaptação dos navios existentes das classes A e B, a Comissão propõe introduzir, como alternativa, a possibilidade de retirar de serviço os navios dessas classes aos 30 anos de idade, caso não seja possível dar cumprimento

às prescrições específicas de estabilidade. Esta possibilidade de retirada de serviço será igualmente aplicável aos navios ro-ro de passageiros existentes das classes C e D, salvo se cumprirem inteiramente as prescrições de estabilidade estabelecidas no ponto II-1/B/8 do Anexo I da directiva. Isto significa que estes navios são obrigados a cumprir inteiramente as prescrições de estabilidade SOLAS 90, obrigação da qual estão actualmente isentos.

4.5. Código das Embarcações de Alta Velocidade de 2000 (nº 4 do artigo 1º)

Actualmente, a Directiva 98/18/CE aplica plenamente o Código das Embarcações de Alta Velocidade (Código HSC) constante da Resolução MSC 36(63) do Comité de Segurança Marítima da OMI, de 20 de Maio de 1994, a todas as embarcações de alta velocidade que efectuem serviços domésticos. Em 5 de Dezembro de 2000, foi adoptado o Código HSC 2000, aplicável a todos os navios novos cuja quilha esteja assente ou se encontrem numa fase de construção equivalente em ou após 1 de Julho de 2002. O Código HSC de 2000 aplica-se exclusivamente aos navios novos e não substitui o código anterior aplicável aos navios construídos antes dessa data.

A Comissão propõe, por conseguinte, a alteração da alínea a) do artigo 8º com vista a tornar o Código HSC 2000 aplicável através da Directiva 98/18/CE, de forma similar ao Código HSC de 1994, mediante o procedimento de comitologia. Esta medida está em conformidade com o princípio instituído pela Directiva 98/18/CE relativamente ao Anexo I e às definições constantes do artigo 2º relativas às Convenções Internacionais.

4.6. Introdução de prescrições de segurança e acesso em benefício dos passageiros com mobilidade reduzida (nºs 1, 3, 4 e 5 do artigo 1º).

A Comissão propõe a introdução de prescrições específicas de segurança em benefício das pessoas com mobilidade reduzida, as quais podem representar 30% da população, ou seja, uma grande percentagem de passageiros potenciais. As medidas propostas dizem simultaneamente respeito à segurança e ao acesso deste grupo de pessoas aos navios de passageiros. É fundamental garantir o mesmo nível de segurança a todos os passageiros, quer tenham mobilidade reduzida ou não.

As Directivas 1999/35/CE⁴¹ e 98/41/CE⁴² do Conselho ocupam-se de uma área bastante restrita da segurança e da acessibilidade para as pessoas com mobilidade reduzida, uma vez que abordam a questão da prestação de serviços e de assistência específicos e não necessariamente questões de carácter geral sobre o navio e os dispositivos de segurança.

⁴¹ Directiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade, JO L 138 de 01.06.1999, p. 1.

⁴² Directiva 98/41/CE do Conselho, de 18 de Junho de 1998, relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros que operam a partir de ou para portos dos Estados-Membros da Comunidade, JO L 188 de 02.07.1998, p. 35.

O mecanismo proposto consiste em incluir orientações num novo Anexo III, aplicável a todos os navios e embarcações que efectuem serviços domésticos. Atendendo a que algumas das modificações a efectuar nos navios existentes podem assumir custos inoportáveis, as orientações deverão ser aplicadas aos navios e embarcações existentes, na medida do razoável e do possível. Os Estados-Membros deverão, além disso, elaborar planos de acção nacionais para adaptação da frota de navios de passageiros existente à luz das orientações do Anexo III. Essas orientações estão em conformidade com a circular 735 (MSC/Circ.735) do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional, de 24 de Junho de 1996, intitulada *"Recommendation on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons needs"*.

Neste processo é indispensável que os Estados-Membros consultem as organizações representativas das pessoas com mobilidade reduzida, com vista a assegurar que as medidas adoptadas sejam razoáveis e aceitáveis e ofereçam uma verdadeira solução para os problemas actualmente encontrados a bordo dos navios de passageiros.

Os Estados-Membros deverão comunicar os seus planos de acção nacionais relativos aos navios existentes e informar a Comissão sobre a aplicação deste artigo aos navios novos, às embarcações de alta velocidade novas e existentes e aos navios existentes certificados para o transporte de mais de 400 passageiros.

Além disso, propõe-se a alteração dos Anexos II e III segundo o procedimento de comitologia, à luz da experiência adquirida, designadamente pelos Estados-Membros, no processo de aplicação da directiva.

4.7. Alteração do mandato do Comité para as adaptações (nº 4 do artigo 1º)

A Comissão propõe a alteração do mandato do Comité previsto no artigo 8º da Directiva 98/18/CE tendo em vista o seguinte:

- aditar a subalínea iii) à alínea a) do artigo 8º para permitir a revisão dos artigos da directiva relacionados com o Código HSC, em conformidade com o ponto 4.5.
- aditar a alínea c) ao artigo 8º com vista a conferir mandato ao Comité para a alteração dos Anexos II e III, em conformidade com o ponto 4.6.

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, e, nomeadamente, o nº 2 do seu artigo 80º,

Tendo em conta a proposta da Comissão⁴³,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social⁴⁴,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁴⁵,

Deliberando de acordo com o procedimento estabelecido no artigo 251º do Tratado⁴⁶,

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 98/18/CE, de 17 de Março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros⁴⁷ introduz um nível uniforme de segurança de pessoas e bens nos navios de passageiros e embarcações de alta velocidade novos e existentes que efectuem viagens domésticas e estabelece procedimentos para a negociação no plano internacional, tendo em vista a harmonização das regras aplicáveis aos navios de passageiros que efectuem viagens internacionais.
- (2) A definição das zonas marítimas é fundamental para se determinar a aplicação da Directiva 98/18/CE às várias classes de navios de passageiros. A directiva prevê um procedimento de publicação das listas das zonas marítimas que veio a revelar-se de difícil aplicação. É, por conseguinte, necessário estabelecer um procedimento funcional e transparente que permita o controlo efectivo da aplicação da directiva.
- (3) Para harmonizar o nível de segurança aplicável aos navios de passageiros na Comunidade, deverá ser revogada a derrogação concedida à Grécia relativamente ao calendário de aplicação das prescrições de segurança.

⁴³ JO C , , p. .

⁴⁴ JO C , , p. .

⁴⁵ JO C , , p. .

⁴⁶ JO C , , p. .

⁴⁷ JO L 144 de 15.5.1998, p. 1.

- (4) A directiva [yyyy/xx/CE] relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros⁴⁸ introduz prescrições de estabilidade reforçadas para os navios ro-ro de passageiros que efectuem serviços internacionais com partida ou destino num porto da Comunidade; esta medida reforçada deverá igualmente aplicar-se aos navios que efectuem serviços domésticos em condições de mar semelhantes. O incumprimento dessas prescrições de estabilidade poderá justificar a retirada de serviço de navios ro-ro de passageiros após um determinado número de anos de exploração.
- (5) É necessário ter em consideração as alterações introduzidas nos instrumentos internacionais pertinentes, tais como as convenções, protocolos, códigos e resoluções da Organização Marítima Internacional (OMI) e actuar em conformidade, de forma flexível e rápida.
- (6) Em virtude da Directiva 98/18/CE, o Código das Embarcações de Alta Velocidade (Código HSC) constante da Resolução MSC 36(63) do Comité de Segurança Marítima da OMI, de 20 de Maio de 1994, é aplicável a todas as embarcações de alta velocidade que efectuem serviços domésticos. Em 5 de Dezembro de 2000, a IMO adoptou um novo código relativo a estas embarcações, o Código Internacional para a Segurança das Embarcações de Alta Velocidade de 2000 (Código HSC 2000), constante da Resolução MSC.97(73) do Comité de Segurança Marítima da OMI, aplicável a todas as embarcações de alta velocidade construídas em ou após 1 de Julho de 2002. É importante assegurar que a Directiva 98/18/CE possa ser actualizada de modo flexível por forma a que estas novas regras internacionais se apliquem igualmente às embarcações de alta velocidade que efectuem serviços domésticos.
- (7) É conveniente ter em atenção os níveis de segurança e acesso oferecidos às pessoas com mobilidade reduzida que viajam em navios de passageiros e embarcações de alta velocidade que operam no serviço doméstico nos Estados-Membros.
- (8) A Directiva 98/18/CE deverá, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

A Directiva 98/18/CE é alterada do seguinte modo:

- 1) É aditada a alínea seguinte ao artigo 2º:
“w) «Passageiro com mobilidade reduzida», qualquer pessoa que tenha dificuldades na utilização dos transportes públicos, como, por exemplo, as pessoas com deficiências (incluindo as pessoas com deficiências sensoriais e psíquicas e os utilizadores de cadeiras de rodas), as pessoas com deficiências nas extremidades, as pessoas de baixa estatura, as pessoas com bagagens pesadas, as pessoas de idade, as mulheres grávidas, as pessoas com carros de compras e as pessoas com crianças (incluindo crianças em carrinhos de bebé).”

⁴⁸

JO C , , p. .

- 2) O nº 2 do artigo 4º passa a ter a seguinte redacção:
- “2. Cada Estado-Membro deve:
- a) elaborar e prontamente actualizar a lista zonas marítimas sob sua jurisdição, delimitando as zonas de exploração durante todo o ano, ou, se for esse o caso, limitada a períodos restritos, das diferentes classes de navios, utilizando os critérios de classificação estabelecidos no nº 1;
 - b) publicar essa lista numa base de dados disponível no sítio Internet da autoridade marítima competente;
 - c) notificar à Comissão a localização da referida informação, bem como as eventuais alterações à lista.”
- 3) São aditados os artigos 6º-A e 6º-B seguintes:

"Artigo 6º-A

Prescrições de estabilidade e retirada de serviço de navios ro-ro de passageiros

- 1. Os navios ro-ro de passageiros das classes A, B, e C, cuja quilha esteja assente ou se encontrem em fase de construção equivalente em ou após 1 de Outubro de 2004 devem satisfazer as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas na directiva [yyyy/xx/CE].
- 2. Os navios ro-ro de passageiros das classes A e B cuja quilha esteja assente ou se encontrem em fase de construção equivalente antes de 1 de Outubro de 2004 devem dar cumprimento às prescrições específicas de estabilidade estabelecidas na directiva [yyyy/xx/CE] até 1 de Outubro de 2010, salvo se forem retirados de serviço nessa data ou em data ulterior, quando atinjam os 30 anos de idade, e, em qualquer caso, o mais tardar em 1 de Janeiro de 2015.
- 3. Os navios ro-ro de passageiros das classes C e D cuja quilha esteja assente ou se encontrem em fase de construção equivalente antes de 1 de Outubro de 2004 devem dar cumprimento às disposições constantes do ponto II-1/B/8 do Anexo I até 1 de Outubro de 2010, salvo se forem retirados de serviço nessa data ou em data ulterior, quando atinjam os 30 anos de idade, e, em qualquer caso, o mais tardar em 1 de Janeiro de 2015.”

"Artigo 6º-B

Prescrições de segurança em benefício das pessoas com mobilidade reduzida

- 1. Os Estados-Membros devem adoptar medidas adequadas, com base nas orientações do Anexo III, que garantam o acesso seguro das pessoas com mobilidade reduzida a todos os navios de passageiros das classes A, B, C e D e a todas as embarcações de passageiros de alta velocidade cuja quilha esteja assente ou se encontrem em fase de construção equivalente em ou após 1 de Outubro de 2004.
- 2. Os Estados-Membros devem cooperar com e consultar as organizações representativas das pessoas com mobilidade reduzida sobre a aplicação das orientações do Anexo III.

3. Para efeitos de modificação dos navios de passageiros das classes A, B, C e D e das embarcações de alta velocidade cuja quilha esteja assente ou se encontrem em fase de construção equivalente antes de 1 de Outubro de 2004, os Estados-Membros deverão aplicar as orientações do Anexo III, na medida do razoável e possível do ponto de vista económico.

Os Estados-Membros devem elaborar um plano de acção nacional sobre a aplicação das orientações a esses navios e embarcações. Os Estados-Membros comunicarão esse plano à Comissão.

4. Os Estados-Membros devem informar a Comissão, antes de 1 de Outubro de 2007, sobre a aplicação do presente artigo a todos os navios de passageiros a que é feita referência no nº 1, aos navios de passageiros a que feita referência no nº 3 certificados para o transporte de mais de 400 passageiros e a todas as embarcações de alta velocidade."

- 4) O artigo 8º é alterado do seguinte modo:

a) É aditada à alínea a) a subalínea seguinte:

"e

- iii) as disposições relacionadas com o Código das Embarcações de Alta Velocidade e suas alterações ulteriores a que se referem os nºs 3 do artigo 4º, nº 4 do artigo 6º, nº 3 do artigo 10º e nº 3 do artigo 11º."

b) É aditada a alínea c) seguinte:

"c) Os Anexos II e III podem ser alterados para introduzir melhoramentos nas especificações técnicas, à luz da experiência adquirida."

- 5) É aditado o Anexo III constante do Anexo da presente directiva.

Artigo 2º

A alínea g) do nº 3 do artigo 6º da Directiva 98/18/CE é suprimida, com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2005.

Artigo 3º

Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva em 1 de Janeiro de 2004 o mais tardar. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-Membros adoptarem tais disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades de execução serão adoptadas pelos Estados-Membros.

Artigo 4º

A presente directiva entrará em vigor no vigésimo dia subsequente ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 5º

Os Estados-Membros são destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em [...]

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO

“Anexo III: Orientações relativas às prescrições de segurança aplicáveis aos navios de passageiros e embarcações de alta velocidade em benefício das pessoas com mobilidade reduzida

(conforme referido no artigo 6º-B)

1. ACESSO AO NAVIO

Os navios devem ser construídos e equipados de tal forma que as pessoas com mobilidade reduzida possam embarcar e desembarcar facilmente e em segurança, quer pelos seus próprios meios, quer utilizando rampas, elevadores ou ascensores. A sinalização desses acessos deverá ser colocada nos restantes locais de acesso ao navio, bem como em todos os locais adequados no navio.

2. SINALÉTICA

A sinalética destinada aos passageiros utilizada a bordo do navio deverá ser acessível e de fácil leitura para as pessoas com mobilidade reduzida, bem como ser colocada nos pontos estratégicos do percurso.

3. MEIOS DE COMUNICAÇÃO DE MENSAGENS

O navio deverá dispor de meios de bordo que permitam ao operador emitir mensagens visuais e verbais, nomeadamente sobre atrasos, mudanças de horários e serviços a bordo, destinadas às pessoas com diferentes tipos de mobilidade reduzida.

4. ALARME

Deverá haver botões de alarme/chamada concebidos de tal forma que sejam acessíveis aos passageiros com mobilidade reduzida.

5. PRESCRIÇÕES ADICIONAIS PARA ASSEGURAR A MOBILIDADE DENTRO DO NAVIO

Os corrimãos, corredores e passagens, portas e vãos de porta deverão permitir a circulação de pessoas em cadeiras de rodas. Os elevadores, pavimentos dos veículos, salões, alojamentos e instalações sanitárias deverão ser concebidos por forma a serem acessíveis de forma razoável e proporcionada às pessoas com mobilidade reduzida."

FICHA DE AVALIAÇÃO DO IMPACTO O IMPACTO DA PROPOSTA NAS EMPRESAS, EM ESPECIAL NAS PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS (PME)

TÍTULO DA PROPOSTA

Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros.

NÚMERO DE REFERÊNCIA DO DOCUMENTO

COM(2002)158 final, 2002/0075(COD)

A PROPOSTA

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

O principal objectivo da proposta consiste em alterar uma directiva existente com vista a reforçar e simplificar determinados aspectos da mesma. Dado tratar-se de uma proposta de revisão de uma directiva existente, a única medida comunitária possível consiste na adopção de uma nova directiva.

IMPACTO NAS EMPRESAS

2. *Quem será afectado pela proposta?*

– *Que sectores de actividade?*

Companhias de navegação que efectuem serviços domésticos de passageiros nos Estados-Membros.

– *Qual a dimensão das empresas (qual a proporção de pequenas e médias empresas)?*

Esta medida afectará uma vasto conjunto de empresas, desde as empresas proprietárias de um único navio às empresas com frotas de muito maior dimensão.

– *Essas empresas localizam-se numa área geográfica específica da Comunidade?*

As empresas estão localizadas em todos os Estados-Membros da UE, à excepção daqueles que não possuem fronteiras marítimas. No entanto, em princípio, todos os Estados-Membros serão afectados pela medida enquanto Estados de bandeira, não obstante alguns Estados-Membros, decorrente da sua situação geográfica, apresentarem serviços de *ferries* mais desenvolvidos.

3. *Que terão de fazer as empresas para dar cumprimento à proposta?*

Esses sectores de actividade deverão envidar os esforços necessários para cumprir as prescrições nacionais, adaptando os navios existentes às prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no artigo 6º-A e às orientações para prescrições de segurança em benefício dos passageiros com mobilidade reduzida constantes do Anexo III. Saliente-se que muitos operadores económicos já tomaram medidas nesse sentido.

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

– *No emprego*

Não se prevêem efeitos no emprego.

– *No investimento e na criação de novas empresas:*

São de esperar alguns investimentos relacionados com o cumprimento das prescrições específicas de estabilidade em conformidade com o artigo 6º-A. O calendário de retirada de serviço dos navios existentes previsto na directiva dá um prazo suficiente às companhias de navegação para procederem à adaptação dos seus navios. Além disso, o mecanismo previsto para a retirada de serviço, assente na idade do navio e a implementar até 2015, oferece ainda mais flexibilidade. São de esperar alguns investimentos decorrentes das orientações para prescrições de segurança em benefício dos passageiros com mobilidade reduzida constantes do Anexo III devendo, contudo, salientar-se que alguns dos operadores económicos já adoptaram medidas nesse sentido.

– *Na posição concorrencial das empresas*

A proposta deverá ter um efeito benéfico na competitividade do sector, uma vez que harmonizará as normas de estabilidade aplicáveis aos navios ro-ro de passageiros que operam na UE, criando um mercado global que possibilitará a exploração destes navios em todos os tráfegos quando se verificam as mesmas condições de altura de vaga. Também se prevêem efeitos económicos positivos na competitividade das empresas que cumpram plenamente as orientações em matéria de prescrições de segurança em benefício dos passageiros com mobilidade reduzida constantes do Anexo III dado poderem atrair um grupo de consumidores mais alargado.

5. *A proposta contém medidas destinadas a ter em conta a situação específica das pequenas e médias empresas (exigências reduzidas ou diferentes, etc.)?*

A proposta contempla uma prescrição específica relativamente aos custos exagerados susceptíveis de gerar encargos financeiros excessivos no caso dos navios existentes que cumpram as orientações constantes do Anexo III em matéria de prescrições de segurança para passageiros com mobilidade reduzida.

CONSULTAS

6. *Lista das organizações consultadas sobre a proposta e principais pontos de vista.*

As organizações convidadas e presentes na reunião de consulta são as seguintes:

- Conselho Marítimo Báltico e Internacional (BIMCO)
- Comité das Associações da Construção Naval da UE (CESA)
- Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA)
- Fórum Europeu das Pessoas com Deficiência (EDF)
- Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF)
- Associação Internacional das Sociedades de Classificação (IACS)
- Câmara Internacional da Marinha Mercante (ICS)

Síntese dos principais pontos de vista:

Os empresários não teceram quaisquer comentários sobre a revogação da derrogação concedida à Grécia.

A ideia de desenvolver progressivamente regras específicas capazes de melhorar a segurança e a acessibilidade dos passageiros com mobilidade reduzida reuniu o parecer favorável e unanime dos presentes.

Todos os interessados se congratularam com a medida destinada a aplicar o Código das Embarcações de Alta Velocidade de 2000 às embarcações de alta velocidade que operam no serviço doméstico.

A proposta de novo procedimento de publicação das listas de zonas marítimas (nº 2 do artigo 4º) não suscitou quaisquer objecções da parte dos interessados.

Os interessados estavam divididos quanto à necessidade de introduzir prescrições adicionais de estabilidade para os navios ro-ro.