



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 23.11.2005
COM(2005) 588 final

2005/0238 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA .../.../CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de [...]

relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto

(Reformulação)

(Apresentada pela Comissão)

{SEC(2005) 1499}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1) CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Justificação e objectivos da proposta**

1) – Proceder à reformulação da Directiva 95/21/CE relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto.

Este diploma foi objecto de inúmeras alterações, que o tornaram especialmente complexo. A reformulação dará maior clareza e legibilidade às disposições da directiva, em sintonia com a política de «legislar melhor» preconizada pela Comissão.

2) – Reforçar o regime de inspecções pelo Estado do porto e aumentar a sua eficácia.

Este objectivo decorre de compromissos assumidos pela Comissão e de solicitações de outras instituições, formuladas sobretudo depois do acidente do PRESTIGE em Novembro de 2002. Assim, em 3 de Dezembro de 2002, a Comissão adoptou uma comunicação (COM(2002) 681 final de 3.12.2002) sobre o reforço da segurança marítima na sequência do naufrágio do petroleiro PRESTIGE, a que seguiram as conclusões do Conselho de 6 de Dezembro de 2002 relativas à segurança dos navios e à prevenção da poluição, nas quais esta instituição «convida a Comissão a apresentar, o mais rapidamente possível, uma proposta destinada a reforçar os procedimentos de inspecção pelo Estado do porto». Finalmente, em resolução aprovada em 27 de Abril de 2004 na sequência dos trabalhos da comissão temporária para o reforço da segurança no mar (Comissão MARE), também o Parlamento Europeu se pronunciou a favor da intensificação e do aumento da eficácia das inspecções a navios nos portos da União Europeia.

- **Contexto geral**

As disposições em vigor estão estabelecidas na Directiva 95/21/CE e suas sucessivas alterações. O objectivo da medida proposta é, em parte, precisamente reformular essas disposições num texto consolidado.

Por outro lado, a proposta tem por finalidade:

- modificar certas disposições, para as simplificar ou aclarar (por exemplo, em relação ao regime de inspecções alargadas) ou para as reforçar (caso das disposições relativas ao papel dos pilotos na detecção de anomalias e das regras para banir os navios que não cumprem as normas).
- introduzir novas disposições, em matérias que o regime de inspecções pelo Estado do porto não abrange, nomeadamente a protecção do transporte marítimo, a fim de atender à evolução recente do direito internacional e comunitário.

- **Disposições em vigor no domínio da proposta**

Directiva 95/21/CE.

- **Coerência com as outras políticas e os objectivos da União**

O reforço das inspecções aos navios terá um impacto ambiental directo, pela redução do risco de acidentes e, logo, da poluição que estes podem causar.

A medida terá também repercussões positivas na economia, ao contribuir para a redução do risco de acidentes e de poluição. As alterações propostas destinam-se igualmente a proporcionar aos operadores do sector do transporte marítimo um quadro concorrencial mais equitativo, reduzindo a concorrência desleal representada pelos navios que não cumprem as normas, os quais passarão a ser objecto de sanções mais severas, e dando aos operadores de navios de qualidade o benefício de um regime de inspecções mais leve.

Por fim, a medida contribui para a política social da União Europeia, ao prever a fiscalização das condições de vida e trabalho a bordo dos navios e a instituição de regras mais estritas para o tratamento das queixas apresentadas pelos marítimos.

2) CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DO IMPACTO

- **Consulta das partes interessadas**

Métodos de consulta utilizados, principais sectores abrangidos e perfil geral dos inquiridos

Em Maio de 2004 e Fevereiro de 2005, a Comissão efectuou uma dupla série de reuniões de consulta com os representantes dos Estados-Membros e do sector marítimo, com base em documentos de trabalho dos seus serviços de que constavam uma lista de perguntas sobre as alterações propostas.

Resumo das respostas recebidas e do modo como foram tomadas em consideração

Os resultados das consultas e dos estudos de impacto efectuados confirma:

- o valor acrescentado da reformulação completa do texto existente, à luz da necessidade de aclarar e simplificar a regulamentação;
- a necessidade de um endurecimento das sanções aos navios de mais alto risco, nomeadamente através de um maior recurso à medida de recusa de acesso;
- o interesse de construir os alicerces de um novo regime de inspecções, garantindo que nenhum navio possa escapar a ser controlado e que o ritmo de inspecção seja diferenciado, beneficiando os navios de qualidade por forma a não prejudicar a sua competitividade com imposições injustificadas.

Os dados recolhidos e as conclusões do estudo de impacto efectuado figuram no documento SEC ../.. apenso.

- **Obtenção e utilização de pareceres técnicos**

Domínios científicos/de especialização abrangidos

Segurança marítima, salvaguarda da vida humana no mar, protecção do ambiente e protecção do transporte marítimo.

Metodologia utilizada

Participação da Comissão nos grupos de peritos criados no âmbito do Memorando de Entendimento de Paris para a inspecção de navios pelo Estado do porto, realização pela Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM) de estudos em certos domínios (ex.: balanço da aplicação da medida de recusa de acesso aos portos desde a entrada em vigor da directiva, análise do impacto do novo regime de inspecção), recolha e análise de informações extraídas da base de dados do Memorando de Paris.

Principais organizações/peritos consulados

Trabalhos da comissão temporária do Parlamento Europeu para o reforço da segurança no mar (Comissão MARE) criada na sequência do naufrágio do PRESTIGE em 2002 (conclusões da Comissão MARE).

Peritos da AESM e do Memorando de Paris.

Resumo dos pareceres recebidos e utilizados

A existência de riscos potencialmente graves e de consequências irreversíveis é reconhecida por unanimidade.

Os pareceres dos peritos do Memorando de Paris permitiram delimitar a extensão dos problemas e recensear as dificuldades práticas que se poderão colocar, nomeadamente no que se refere à inspecção de navios em ancoradouros. Os trabalhos do grupo de peritos encarregado de estudar o estabelecimento do novo regime de inspecção, em que a Comissão participou com a assistência da AESM, permitiram definir os elementos do futuro regime.

Os estudos efectuados pela AESM puseram em evidência as lacunas da legislação actual, nomeadamente no que se refere à aplicação da medida de recusa de acesso, do que resultou a proposta de reforçar neste aspecto o regime existente. A experiência adquirida pela Agência na gestão da base de dados das vistorias a navios ro-ro de passageiros (em aplicação da Directiva 99/35/CE) serviu de base à proposta de simplificação e harmonização das disposições similares de ambas as directivas.

Meios utilizados para disponibilizar ao público as conclusões da avaliação

As conclusões da avaliação são discutidas no estudo de impacto. Nos sítios Internet do Memorando de Paris (<http://www.parismou.org>) e da AESM (<http://www.emsa.eu.int>) estão disponíveis informações sobre a aplicação do regime de inspecções pelo Estado do porto (listas negras dos navios banidos e dos pavilhões cujos navios são mais frequentemente imobilizados).

- **Estudo de impacto**

Os dados recolhidos e as conclusões do estudo de impacto efectuado figuram no documento SEC ../.. apenso, que se resume a seguir.

Opção 1: *statu quo ante*

Mantém-se o regime actual. A opção pelo *statu quo* não dá, todavia, resposta às solicitações do Parlamento Europeu e do Conselho nem aos compromissos assumidos pela Comissão na sequência do acidente do PRESTIGE. Tal opção obriga os Estados-Membros a aplicarem disposições já obsoletas à luz da evolução do direito internacional e da situação na UE. O balanço é, pois, negativo, no plano ambiental e social. No plano económico, ainda que não acarrete custos administrativos adicionais para as Administrações, esta opção permite que se mantenha a concorrência desleal imposta pelos navios que não cumprem as normas aos armadores que apostam na qualidade.

Opção 2: resolver o problema reforçando a cooperação entre os Estados-Membros

A cooperação entre os Estados-Membros, directa ou através do Memorando de Paris, só é juridicamente possível nas matérias ainda não reguladas pela directiva. Poderia, contudo, gerar divergências entre as regras comunitárias e as regras aplicáveis no quadro de tais acordos intergovernamentais, o que seria extremamente prejudicial à aplicação eficaz e harmonizada do regime de inspecções pelo Estado do porto. O impacto social, ambiental e económico seria, portanto, negativo, tanto mais que alguns Estados-Membros não são parte no Memorando de Paris.

Opção 3: Simplificação e aperfeiçoamento da legislação existente

Contentar-se com a adaptação "técnica" da directiva tem a vantagem de manter o quadro existente e introduzir apenas modificações que respondem a necessidades identificadas. Os custos ambientais, sociais e económicos seriam, portanto, reduzidos. As vantagens seriam, em contrapartida, mais diminutas que as resultantes da abordagem mais ambiciosa da opção 4, em particular no plano económico, visto que, embora endureça as sanções aplicáveis aos navios que não cumprem as normas facilitando o seu banimento, não responde inteiramente ao objectivo de promover um transporte marítimo de qualidade.

Opção 4: alteração do regime existente

Trata-se de substituir a metodologia do regime actual, que é quantitativa (25% dos navios inspeccionados por Estado-Membro), por uma metodologia mais qualitativa e de natureza global ao nível da UE. Com o novo regime de inspecções, obtém-se uma relação custo-eficácia mais interessante, concentrando os recursos nos navios de risco e aligeirando as inspecções aos navios de qualidade, o que trará vantagens ambientais, sociais e económicas sem acarretar desvantagens.

O estudo de impacto inscreve-se no programa legislativo e de trabalho da Comissão, cujo relatório está disponível no sítio Internet da Comissão:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm

3) ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

- **Resumo das medidas propostas**

Propõe-se:

- a reformulação da Directiva 95/21CE relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto e das suas sucessivas alterações num texto único,
- a introdução de um conjunto de alterações, para actualizar, completar e reforçar a directiva a fim de aumentar a segurança marítima, a protecção do transporte marítimo e a protecção dos marítimos e do ambiente.

- **Base jurídica**

N.º 2 do artigo 80.º do Tratado.

- **Princípio da subsidiariedade**

O princípio da subsidiariedade é aplicável, na medida em que a proposta não respeita a um domínio da competência exclusiva da Comunidade.

A acção ao nível de Estado-Membro não permitiria realizar de forma suficiente os objectivos da proposta, pelas seguintes razões:

A acção ao nível de Estado-Membro é, por natureza, incompatível com os objectivos do controlo pelo Estado do porto, com o qual se pretende assegurar, numa mesma região geográfica, uma acção harmonizada no tocante às inspecções a bordo dos navios.

Além disso, um dos objectivos de uma acção ao nível regional é reduzir os custos e optimizar, por meio de uma actuação coordenada, os recursos necessários para o controlo eficaz dos navios. A aplicação menos rigorosa do regime de inspecções pelo Estado do porto num Estado-Membro comprometeria a segurança e criaria o risco de passarem a existir “portos de conveniência”, gerando inaceitáveis distorções da concorrência na Comunidade.

A acção ao nível da Comunidade permitirá uma melhor realização dos objectivos da proposta, pelas seguintes razões:

A proposta reforça as disposições de uma directiva já existente.

A acção ao nível da Comunidade garante a aplicação harmonizada dos procedimentos de inspecção, através da instituição de normas de qualificação e programas de formação dos inspectores, do intercâmbio de informações pelos Estados-Membros mediante um sistema de informação comum e do acompanhamento das medidas tomadas por cada Estado-Membro (por exemplo, de recusa de acesso).

O âmbito de aplicação da directiva em vigor não é alterado.

A proposta respeita, por conseguinte, o princípio da subsidiariedade.

- **Princípio da proporcionalidade**

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade, pelas seguintes razões:

A precisão e detalhe das medidas nela previstas são indispensáveis à instituição de regras de inspecção uniformes na União Europeia.

A proposta combina eficácia acrescida na erradicação dos navios que não cumprem as normas e utilização mais racional dos recursos existentes, penalizando o menos possível os operadores que apostam na qualidade.

- **Escolha dos instrumentos**

Instrumento(s) proposto(s): directiva

Outros instrumentos não seriam adequados, pelas seguintes razões:

Trata-se, em primeiro lugar, da reformulação de uma directiva existente. Por outro lado, o recurso à auto-regulação não é opção a considerar, visto que o objectivo do regime de inspecções pelo Estado do porto é que as autoridades públicas verifiquem se as normas de segurança obrigatórias são cumpridas e punam a sua inobservância de forma uniforme e proporcionada. A opção por uma recomendação é de excluir, uma vez que não permitiria o estabelecimento de objectivos obrigatórios nem vincularia os Estados-Membros ao seu cumprimento.

4) **INCIDÊNCIAS ORÇAMENTAIS**

A proposta não tem incidências no orçamento da Comunidade.

5) **INFORMAÇÕES SUPLEMENTARES**

- **Simulação, fase-piloto e período de transição**

A proposta é ou será objecto de um período de transição.

- **Simplificação**

A proposta simplifica o quadro legislativo e os processos administrativos que incumbem às autoridades públicas (nacionais ou europeias).

Em conformidade com os objectivos da política de legislar melhor da União Europeia, melhorou-se a apresentação do texto, limitando tanto quanto possível o número de referências repetitivas ou cruzadas com outras disposições do texto. Além disso, a fim de melhorar a legibilidade do texto, transferiram-se para anexo as disposições relativas aos procedimentos ou modalidades técnicas de inspecção, conservando-se no articulado apenas os princípios, objectivos e elementos essenciais.

No interesse da clareza, e tendo em conta o grande número de modificações, de importância diversa, introduzidas no processo de reformulação, a apresentação das alterações principais feita adiante segue uma ordem temática, por objectivos.

A simplificação resulta da supressão de certas obrigações obsoletas (por exemplo, os procedimentos aplicáveis por falta dos certificados ISM a bordo) e da harmonização com os procedimentos e instrumentos previstos noutras directivas (harmonização das vistorias aos navios ro-ro de passageiros com as inspecções alargadas previstas na Directiva 95/21/CE).

A proposta consta do programa da Comissão para a actualização e a simplificação do acervo comunitário.

- **Reexame/revisão/cláusula de caducidade**

A proposta inclui uma disposição relativa à revisão.

- **Reformulação legislativa**

A proposta implica a reformulação das disposições legislativas em vigor.

- **Espaço Económico Europeu**

O presente projecto de acto respeita a um domínio abrangido pelo Acordo EEE, pelo que a sua aplicação deverá ser alargada ao Espaço Económico Europeu.

- **Explicação pormenorizada da proposta, por artigo**

1) Garantir uma melhor aplicação do regime de inspecções nos portos e ancoradouros da União Europeia (artigos 10.º e 13.º)

No que se refere aos portos, trata-se sobretudo de assegurar que o controlo pelo Estado do porto se processa de forma uniforme nos portos de todos os Estados da União Europeia. Assim, a medida de recusa de acesso basear-se-á no número de imobilizações registadas em todos os Estados-Membros e não apenas nos portos abrangidos pelo Memorando de Paris, como é o caso actualmente. A proposta especifica igualmente as modalidades de inspecção aplicáveis nos ancoradouros.

2) Reforçar as obrigações de notificação que impendem sobre os pilotos (artigo 17.º)

A directiva já prevê a obrigação de os pilotos assinalarem as anomalias detectadas. O acidente do PRESTIGE revelou que, nas aproximações do Báltico, os pilotos de alto não haviam transmitido informações por falta de uma base jurídica clara. As disposições em vigor são portanto alteradas, a fim de alargar aquela obrigação aos pilotos de alto mar, incluindo os que estão a bordo de navios em trânsito. Propõe-se, ainda, uma alteração das disposições da directiva no sentido de permitir que os Estados-Membros dêem melhor seguimento às notificações efectuadas por pilotos ou autoridades portuárias.

3) Alargar e simplificar a medida de recusa de acesso (artigo 10.º)

A recusa de acesso é uma medida dissuasora de grande eficácia no combate aos navios que não cumprem as normas. As regras actuais serão:

- extensivas a todos os navios; as estatísticas demonstram que, em média, os navios mais frequentemente imobilizados na União Europeia são os graneleiros e os navios de carga geral;
 - simplificadas; os critérios actuais são pouco eloquentes e a sua aplicação é complexa. Doravante, a mensagem transmitida será clara, uma vez que a proposta define dois critérios simples: por um lado, a má gestão do navio pelo seu operador, evidenciada por imobilizações repetidas sem que delas resultem melhorias significativas do estado do navio, e, por outro lado, o deficiente acompanhamento por parte do Estado de bandeira, evidenciado pela sua presença na lista negra ou na lista cinzenta do Memorando de Paris.
 - reforçadas; é estabelecido um período mínimo de interdição de acesso, com o objectivo de pôr termo aos abusos já constatados na aplicação da directiva, em particular imobilizações levantadas demasiado cedo, sem verificação séria do estado do navio. As reincidências serão punidas com maior severidade, punição que poderá mesmo chegar ao banir definitivo do navio dos portos da União Europeia.
- 4) Reforçar os requisitos a que devem obedecer as Administrações encarregadas das inspecções, bem como a competência dos inspectores (artigos 4.º e 6.º)

De acordo com o direito internacional, o controlo pelo Estado do porto só pode ser exercido se o próprio Estado respeitar integralmente as regras que impõe aos navios estrangeiros que escalam os seus portos. A directiva relembra este requisito mínimo a que devem obedecer os Estados-Membros da União Europeia.

Por outro lado, as autoridades competentes deverão estar em condições de efectuar as inspecções obrigatórias quando os navios em causa se encontram nos portos, se necessário mesmo em fins-de-semana e feriados, a fim de evitar que os navios escapem às inspecções.

Por último, está previsto um reforço dos requisitos relativos ao perfil profissional dos inspectores, passando a ser exigido aos Estados-Membros que avaliem regularmente a sua competência, à luz, nomeadamente, das novas regras resultantes das alterações à directiva ou às convenções internacionais. A Comissão estabelecerá também, com a assistência da AESM, um sistema harmonizado de qualificação e formação, com vista a assegurar um alto nível de competência dos inspectores na União Europeia alargada.

- 5) Melhorar a planificação, preparação e realização das inspecções (artigos 7.º e 18.º)

No quadro do reforço das disposições relativas à cooperação entre as autoridades, as notificações prévias recebidas pelos portos e outras entidades deverão ser imediatamente transmitidas aos inspectores, permitindo que estes planeiem e preparem melhor as inspecções.

Prevê-se ainda que o inspector verifique, por ocasião da inspecção, se as anomalias detectadas mas não rectificadas num porto anteriormente escalado o foram entretanto.

6) Aperfeiçoar o regime das inspecções alargadas (artigo 8.º)

O regime de inspecções alargadas sofre aperfeiçoamentos práticos: os navios que devam ser objecto de inspecção alargada serão informados com antecedência pelo inspector de que essa inspecção será efectuada à sua chegada ao porto, devendo, por seu lado, tomar as disposições necessárias para a possibilitar.

Por outro lado, numa perspectiva de simplificação prática, o regime de inspecções alargadas passa a ser aplicável às categorias de navios em causa a partir de uma idade mínima única (12 anos).

7) Reforçar as disposições relativas ao factor humano (artigo 12.º)

As estatísticas do Memorando de Paris apontam para um número elevado de anomalias associadas às qualificações e às condições de vida e de trabalho dos marítimos a bordo dos navios. As inspecções são reforçadas neste aspecto, para dar resposta ao preocupante e crescente fenómeno dos certificados fraudulentos. Por outro lado, as queixas dos marítimos a respeito da segurança e saúde das tripulações, das condições de vida e, em geral, da segurança do navio e da prevenção da poluição serão sistematicamente tratadas e os seus autores informados dos resultados das suas diligências.

8) Controlos de segurança (artigo 7.º)

O sector do transporte marítimo é particularmente vulnerável ao risco de actos terroristas ou outros actos criminosos. A fim de contribuir para a aplicação do Regulamento (CE) n.º 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo ao reforço da protecção dos navios e das instalações portuárias, são introduzidos na directiva os procedimentos de inspecção instituídos ao nível do Memorando de Paris.

9) Maior transparência e maior divulgação das informações relativas aos navios e aos operadores (artigo 20.º)

A fim de reforçar o efeito dissuasor de tal medida nos operadores de navios objecto de sanções ao abrigo da directiva, a Comissão conta publicar, por intermédio da AESM, uma lista negra dos proprietários dos navios objecto de immobilizações repetidas ou da medida de recusa de acesso. Será igualmente publicada nas mesmas modalidades, e actualizada de forma permanente, uma lista negra dos navios banidos ao abrigo das disposições da directiva.

10) Facilitar o acompanhamento pela Comissão da aplicação da directiva pelos Estados-Membros (artigo 23.º)

As disposições em vigor, que não permitem que a Comissão controle satisfatoriamente a aplicação da directiva pelos Estados-Membros serão afinadas, a fim de que a AESM, agindo por conta da Comissão, possa receber em formato electrónico dados precisos sobre os movimentos dos navios. Será possível, assim, efectuar análises minuciosas do funcionamento do regime nos portos dos Estados-Membros, o que permitirá, por exemplo, otimizar os recursos de inspecção em função do tráfego ou evitar o risco de surgirem “portos de conveniência”.

11) Instituição de um novo regime de inspecção (artigo 5.º)

A observância do limiar puramente quantitativo de 25% de navios inspeccionados por Estado-Membro é o pilar em que actualmente assenta o regime de inspecções pelo Estado do porto, que não só deixa escapar pelas malhas da rede grande número de navios como leva por vezes as Administrações a efectuarem inspecções injustificadas com o único propósito de o atingirem. A abordagem proposta estabelece um objectivo colectivo, a inspecção de todos os navios que escalem os portos da União, aumentando e reduzindo respectivamente a frequência das inspecções dos navios de risco e dos navios de qualidade.

O novo regime de inspecção diminuirá o fardo das inspecções imposto aos navios de qualidade, em função de critérios relacionados com o próprio navio e com a sua bandeira (em particular o facto de o Estado de bandeira aplicar ou não o sistema de auditoria voluntária da IMO). Importa todavia sublinhar que este novo regime não poderá levar ao enfraquecimento do sistema actual, o que se traduziria num aumento da insegurança. Em particular, o novo regime não deverá servir para a redução dos recursos afectados pelos Estados-Membros às inspecções pelo Estado do porto mas sim para a sua melhor utilização.

O princípio é simples, mas a sua aplicação complexa: tal regime pressupõe, com efeito, que, para evitar que surjam “portos de conveniência”, se institua um mecanismo concreto que garanta uma repartição equitativa – e verificável – do número de inspecções pelos Estados-Membros .

A forma que deverá revestir esse mecanismo está a ser estudada em sede do Memorando de Paris, que criou para o efeito uma *task-force* específica, e da AESM.

Propõe-se por conseguinte, na presente fase, inscrever na directiva os princípios desse novo regime de inspecção, bem como os seus elementos essenciais: a definição de um perfil de risco para os navios, medidas de incentivo para os navios com baixo perfil de risco e a adaptação dos procedimentos existentes aplicáveis às inspecções e ao seguimento a dar-lhes.

As alterações que seja necessário introduzir ulteriormente na directiva sê-lo-ão mediante o procedimento de “comitologia”, uma vez definidos todos os elementos do novo regime e as modalidades práticas da sua aplicação.

No entanto, até que essas modalidades sejam adoptadas e entrem em vigor a nível da Comunidade, continuará a aplicar-se o regime existente, em particular o limiar de 25% de navios inspeccionados por Estado-Membro.

↓95/21/CE

Proposta de

DIRECTIVA .../.../CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de [...]

↓ 2001/106/CE n° 1 do art. 1°
(adaptado)

relativa à inspeção de navios de navios pelo Estado do porto

↓ 95/21/CE (adaptado)

(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 e, nomeadamente, o n° 2 do seu artigo 84° artigo 80°, ,

Tendo em conta a proposta da Comissão¹,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu²,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões³,

Deliberando nos termos do artigo 189° 251° do Tratado⁴,

Considerando o seguinte:

¹ JO C [...] de [...], p. [...].

² JO C [...] de [...], p. [...].

³ JO C [...] de [...], p. [...].

⁴ JO C [...] de [...], p. [...].

↓ texto renovado

- (1) A Directiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto⁵, foi alterada várias vezes de modo substancial. Devendo ser introduzidas novas alterações, é conveniente, no interesse da clareza, proceder à sua reformulação.

↓ 95/21/CE Considerando 1

- (2) Os acidentes de navegação e a poluição dos mares e das costas dos Estados-Membros constituem uma séria preocupação na Comunidade.

↓ 95/21/CE Considerando 2

- (3) As condições de vida e de trabalho a bordo dos navios constituem igualmente uma preocupação na Comunidade.

↓ 95/21/CE Considerando 3
(adaptado)

~~O Conselho, na sua reunião de 25 de Janeiro de 1993, adoptou conclusões que instaram a Comunidade e os Estados membros a assegurar uma aplicação e observância mais eficazes de normas internacionais adequadas no domínio da segurança marítima e da protecção do ambiente e a aplicar as novas medidas logo que adoptadas.~~

↓ 95/21/CE Considerando 4
(adaptado)

~~Na sua Resolução, de 8 de Junho de 1993 sobre uma política comum de segurança marítima⁶, o Conselho instou a Comissão a apresentar-lhe, com a maior brevidade, sugestões quanto a acções específicas e propostas formais relativas aos critérios de inspecção dos navios, incluindo a harmonização das normas de imobilização e a possibilidade de publicação dos resultados das inspecções e da recusa de acesso aos portos da Comunidade.~~

↓ 95/21/CE Considerando 5
(adaptado)

- (4) A segurança, a prevenção da poluição e as condições de vida e trabalho a bordo dos navios podem ser significativamente melhoradas pela redução drástica da presença nas

⁵ JO L 157 de 7.7.1995, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/84/CE (JO L 324 de 29.11.2002, p. 53).

⁶ JO C 271 de 7. 10. 1993, p. 1.

águas da Comunidade de navios que não obedecem às normas e será obtida através da aplicação rigorosa das convenções, códigos e resoluções internacionais.

↓95/21/CE Considerando 6
(adaptado)

- (5) O controlo da conformidade dos navios com as normas internacionais de segurança, de prevenção da poluição e de condições de vida e de trabalho a bordo dos navios deve incumbir, em primeiro lugar, ao Estado do pavilhão. Todavia, verifica-se que um certo número ~~presente~~ de Estados do pavilhão descumrem gravemente a aplicação e o cumprimento das normas internacionais. Por conseguinte, o controlo da conformidade com as normas internacionais de segurança, de prevenção da poluição e de condições de vida e de trabalho a bordo dos navios deve ser igualmente assegurado pelo Estado do porto.
-

↓95/21/CE Considerando 7

- (6) Uma abordagem harmonizada na imposição pelos Estados-Membros dessas normas internacionais aos navios que naveguem nas águas sob sua jurisdição ou escalem os seus portos, evitará distorções da concorrência.
-

↓texto renovado

- (7) O sector do transporte marítimo é vulnerável a actos de terrorismo. As medidas relativas à segurança dos transportes deverão ser aplicadas com eficácia e os Estados-Membros deverão controlar estritamente o cumprimento das regras de segurança através de controlos de segurança.
-

↓95/21/CE Considerando 8
(adaptado)

~~A existência de um quadro jurídico comunitário harmonizando os procedimentos de inspeção é fundamental para assegurar a aplicação uniforme dos princípios de segurança da navegação e de prevenção da poluição que estão no âmago das políticas comunitárias de transportes e de ambiente.~~

↓95/21/CE Considerando 10
(adaptado)

~~A adopção de uma directiva do Conselho constitui o meio adequado de estabelecer o quadro jurídico e as regras e critérios harmonizados para a inspeção pelo Estado do porto.~~

↓95/21/CE Considerando 11
(adaptado)

- (8) Há que tirar partido da experiência adquirida com a aplicação do Memorando de Acordo ~~(MA)~~ de Paris para a inspecção de navios pelo Estado do porto, assinado em Paris em 26 de Janeiro de 1982.

↓ texto renovado

- (9) A Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM), instituída pelo Regulamento (CE) n° 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷, deverá prestar o apoio necessário para assegurar uma aplicação convergente e eficaz do regime de inspecção pelo Estado do porto. A AESM deverá, nomeadamente, contribuir para o estabelecimento de um regime comunitário harmonizado para a qualificação e formação dos inspectores.

↓95/21/CE Considerando 12
(adaptado)

- (10) A inspecção por cada Estado-Membro de pelo menos ~~25% do número de~~ ☒ um quarto dos ☒ navios estrangeiros que entrem nos seus portos num dado ano significa, na prática, que um grande número de navios que operem na área da Comunidade num dado momento terão sido sujeitos a inspecção.

↓ texto renovado

- (11) Um regime eficaz de inspecção pelo Estado do porto deverá, porém, procurar assegurar que todos os navios que façam escala num porto da União Europeia sejam inspeccionados regularmente, e não limitar-se ao actual objectivo de inspecção de um quarto dos navios que fazem escala nos Estados-Membros. As inspecções deverão concentrar-se nos navios que não satisfazem as normas, devendo os navios de qualidade - isto é, os que dispõem de registos de inspecção satisfatórios ou que arvoem pavilhão de um Estado que aplica o sistema de auditoria dos Estados membros da IMO - ser compensados através de inspecções menos frequentes. Logo que tenham sido definidos os seus vários aspectos, as novas disposições de inspecção deverão ser incorporadas no regime comunitário de inspecção pelo Estado do porto, com base num sistema comum de inspecção em cujo âmbito cada Estado-Membro contribui equitativamente para a realização do objectivo comunitário de obtenção de um regime global de inspecção.

⁷ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n° 724/2004 (JO L 129 de 29.4.2004, p. 1).

↓95/21/CE Considerando 13
(adaptado)

~~Foram feitos novos esforços para desenvolver um melhor sistema de posicionamento.~~

↓95/21/CE Considerando 14

- (12) Devem ser harmonizadas as regras e procedimentos de inspecção pelo Estado do porto, bem como os critérios de imobilização de navios, a fim de assegurar um nível uniforme de eficácia em todos os portos, o que reduziria drasticamente a utilização selectiva de certos portos de destino com o propósito de se evitar o devido controlo.
-

↴ texto renovado

- (13) Os navios de certas categorias representam um risco importante de acidente ou de poluição a partir de uma certa idade e deverão, portanto, ser objecto de inspecção alargada; há que definir os elementos concretos dessa inspecção alargada.
-

↓95/21/CE Considerando 15
(adaptado)

~~As estatísticas de acidentes, imobilizações e anomalias, publicadas na comunicação da Comissão intitulada «Uma política comum de segurança marítima» e no relatório anual do MA, mostram que determinados tipos de navios necessitam de ser sujeitos a uma inspecção alargada.~~

↓2001/106/CE Considerando 4
(adaptado)

- (14) Devido ao seu mau estado, pavilhão e antecedentes, certos navios ~~entre os quais, em especial os navios que arvoram pavilhão de um Estado considerado de "muito alto risco" ou de "alto risco" na lista negra publicada no relatório anual do MOU~~ representam um risco manifesto para a segurança marítima e o meio marinho. Convém, por conseguinte, recusar a esses navios o acesso aos portos da Comunidade, a menos que se demonstre poderem ser explorados sem perigo nas águas comunitárias. Há que estabelecer directrizes que especifiquem os procedimentos aplicáveis no caso de uma decisão de recusa de acesso e de revogação da recusa de acesso. Por uma questão de transparência, a lista dos navios cujo acesso aos portos da Comunidade tiver sido recusado deve ser tornada pública.

↓ texto renovado

- (15) A fim de reduzir o ónus que inspeções repetidas representam para determinadas Administrações e companhias, é conveniente equiparar a inspeções alargadas no âmbito do regime de inspeção pelo Estado do porto as vistorias a ferries ro-ro ou embarcações de passageiros de alta velocidade efectuadas a contento do Estado anfitrião nos termos da Directiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade⁸.

↓ 95/21/CE Considerando 16
(adaptado)

- (16) O desrespeito das disposições das convenções pertinentes têm que ser corrigidos. Quando as anomalias devido ao incumprimento observadas representarem um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente, os navios que ~~são obrigados a tomar~~ devam ser sujeitos a medidas correctoras têm que ser immobilizados até que ~~esse incumprimento seja sanado~~ essas anomalias sejam corrigidas .

↓ 95/21/CE Considerando 17

- (17) Deverá ser instituído um direito de recurso contra as decisões de imobilização tomadas pelas autoridades competentes, de modo a evitar decisões injustas que possam resultar em imobilizações e atrasos indevidos.

↓ 95/21/CE Considerando 18
(adaptado)

~~A insuficiência das infra-estruturas do porto de inspeção pode forçar a autoridade competente a autorizar que o navio em causa siga para um estaleiro de reparação adequado, desde que sejam preenchidas as condições impostas para a realização dessa viagem. Os navios refractários continuariam a representar um perigo para a segurança, a saúde ou o ambiente e a beneficiar de vantagens comerciais ao não serem modernizados de acordo com as disposições pertinentes das convenções, devendo, por conseguinte, ser-lhes recusado o acesso a todos os portos da Comunidade.~~

⁸ JO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

↓95/21/CE Considerando 19
(adaptado)

~~Há circunstâncias em que um navio ao qual tenha sido recusado o acesso a portos da Comunidade tem que receber uma autorização para entrar. Em tais circunstâncias, esse navio só deverá ser autorizado a aceder a um determinado porto se tiverem sido tomadas todas as precauções para garantir a sua entrada segura.~~

↓95/21/CE Considerando 20
(adaptado)

~~A complexidade dos requisitos das convenções relativas à construção, equipamento e lotação dos navios e as repercussões graves das decisões tomadas pelos inspectores, bem como a necessidade de os inspectores tomarem decisões absolutamente imparciais, exige que as inspecções sejam efectuadas apenas por inspectores que sejam agentes administrativos do Estado e possuam profundos conhecimentos e experiência.~~

↓ texto renovado

(18) As autoridades e os inspectores que participam nas actividades de controlo do Estado do porto não deverão ter conflitos de interesses com o porto de inspecção, os navios inspeccionados ou interesses conexos. Os inspectores deverão ser devidamente qualificados e beneficiar de formação adequada, a fim de manterem e melhorarem as suas competências no domínio da realização de inspecções. Os Estados-Membros deverão cooperar na elaboração e promoção de um regime comunitário harmonizado para a qualificação e formação dos inspectores.

↓95/21/CE Considerando 21
(adaptado)

(19) Os pilotos e as autoridades portuárias ~~podem~~ deverão poder fornecer informações úteis sobre as deficiências detectadas a bordo dos navios ~~as anomalias desses navios e tripulações.~~

↓ texto renovado

(20) As queixas relativas às condições de vida e de trabalho a bordo deverão ser investigadas. Qualquer pessoa que apresente uma queixa deverá ser informada do seguimento que lhe for dado.

↓95/21/CE Considerando 22

- (21) É necessária a cooperação entre as autoridades competentes dos Estados-Membros e outras autoridades ou organizações, de modo a assegurar um acompanhamento efectivo dos navios que tenham sido autorizados a sair para o mar com anomalias, e para proceder à troca de informações sobre navios que se encontrem nos portos.

↓95/21/CE Considerando 23
(adaptado)
⇒ texto renovado

- (22) ⇒ Uma vez que a base de dados das inspecções constitui um elemento essencial da inspecção pelo Estado do porto, é conveniente que os Estados-Membros assegurem a sua actualização à luz das exigências comunitárias. ⇐ ~~O sistema de informação SIRENAC E, criado no âmbito do MA, contém muita da informação adicional necessária para a aplicação da presente directiva.~~

↓95/21/CE Considerando 24
(adaptado)

- (23) A publicação de informações sobre os navios ☒ e os operadores ou companhias ☒ que não cumprem as normas internacionais de segurança, saúde e protecção do meio marinho, pode constituir um meio eficaz para dissuadir ☒ as empresas de transporte marítimo ☒ de utilizarem esses navios, e um incentivo a que os seus proprietários tomem voluntariamente medidas correctoras.

↓95/21/CE Considerando 25
(adaptado)

- (24) Todas as despesas com a inspecção de navios ☒ de que resulte a ☒ imobilização ☒, assim como as decorrentes da revogação da proibição de acesso ☒ deverão ser imputadas ao proprietário ou ao armador.

↓95/21/CE Considerando 26
(adaptado)

~~Para efeitos da aplicação da presente directiva, é conveniente o recurso ao comité instituído ao abrigo do artigo 12º da Directiva 93/75/CEE, de 13 de Setembro de 1993, relativa às condições mínimas exigidas para os navios com destino aos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes⁹, para assistir a Comissão na tarefa de revisão das obrigações de inspecção que incumbem aos Estados-membros, com base na experiência adquirida e tendo em conta a evolução do MA, e na~~

⁹ JOL 247 de 5. 10. 1993, p. 19.

~~adaptação dos anexos que se mostre necessária tendo em conta as alterações às convenções, protocolos, códigos e resoluções dos organismos internacionais relevantes e ao MA.~~

↓2001/106/CE Considerando 18
(adaptado)
⇒ texto renovado

- (25) As medidas necessárias à aplicação da ~~presente~~ Directiva ~~95/21/CE~~ ~~dever~~ ~~deverão~~ ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão¹⁰.
-

↓ texto renovado

- (26) Atendendo a que o objectivo da acção proposta – nomeadamente a redução da presença, nas águas comunitárias, de navios que não obedecem às normas, através da melhoria do regime comunitário de inspecção dos navios de mar e o progresso dos meios de acção preventiva no domínio da poluição marítima – não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, e pode, pois, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, ser melhor alcançado a nível comunitário, a Comunidade pode adoptar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade mencionado no artigo 5º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade, consagrado no referido artigo, a presente directiva não excede o necessário para alcançar aqueles objectivos.
- (27) A obrigação de transpor a presente directiva para o direito nacional deve limitar-se às disposições que tenham sofrido alterações de fundo relativamente às directivas anteriores. A obrigação de transpor as disposições que não foram alteradas decorre das directivas anteriores.
- (28) A presente directiva não deve prejudicar as obrigações dos Estados-Membros relativas aos prazos de transposição para o direito nacional e de aplicação das directivas indicadas na parte B do anexo XVII,

¹⁰ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

↓ 95/21/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

Objectivo

A presente directiva tem por objectivo contribuir para a redução drástica da presença nas águas sob jurisdição dos Estados-Membros de navios que não obedecem ☒ às normas aplicáveis: ☒

- a) ~~Reforçando~~ o cumprimento por todos os navios, independentemente dos pavilhões que arvoem, da regulamentação internacional e comunitária pertinente no domínio da segurança marítima, ⇒ da protecção do transporte marítimo, ⇐ da protecção do meio marinho e das condições de vida e de trabalho a bordo;
- b) ~~Estabelecendo~~ critérios comuns para ☒ a ☒ inspecção ☒ de ☒ navios pelo Estado do porto e harmonizando os procedimentos de inspecção e imobilização de navios, tendo devidamente em conta os compromissos assumidos pelas autoridades marítimas dos Estados-membros nos termos do Memorando de Acordo de Paris para a inspecção de navios pelo Estado do porto.

Artigo 2º

Definições

↓ 95/21/CE (adaptado)

Para efeitos da presente directiva ~~e dos seus anexos~~, entende-se por:

↓ 2001/106/CE nº 2 do art. 1º
(adaptado)

1. «Convenções» ☒, as seguintes convenções, bem como os respectivos protocolos e alterações e os códigos conexos com carácter vinculativo, na versão actualizada ☒:

↓ 2001/106/CE nº 2 do art. 1º
(adaptado)

- (a) ~~A~~ Convenção internacional ☒ das ☒ linhas de carga de 1966 (LC66);
- b) ~~A~~ Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar de 1974 (SOLAS 74);

- c) ~~MA~~ A Convenção internacional para a prevenção da poluição por navios de 1973, e o seu protocolo de 1978 (MARPOL 73/78);
- d) ~~MA~~ A Convenção internacional sobre normas de formação, de certificação e de serviço de quartos para marítimos de 1978 (~~MA~~ STCW ~~MA~~ 78);
- e) ~~MA~~ A Convenção sobre os regulamentos internacionais para evitar abalroamentos no mar de 1972 (COLREG 72);
- f) ~~MA~~ A Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969 (ITC 69);
- g) ~~MA~~ A Convenção sobre as normas mínimas a observar nos navios mercantes de 1976 (OIT N° 147), ~~MA~~ e;
- h) ~~MA~~ A Convenção internacional sobre a responsabilidade civil ~~MA~~ pelos ~~MA~~ prejuízos ~~MA~~ devidos à ~~MA~~ poluição ~~MA~~ por hidrocarbonetos ~~MA~~, 1992 (CLC 92).₂

↓ 2001/106/CE n° 2 do art. 1°
(adaptado)

→₁ 2002/84/CE n° 1, alínea a), do art. 4°

~~bem como os protocolos e as alterações a essas convenções e respectivos códigos com carácter vinculativo →₁ na versão actualizada ←₂.~~

↓ 2001/106/CE n° 2 do art. 1°
(adaptado)

→₁ 2002/84/CE n° 1, alínea b), do art. 4°

2. ~~MA~~ ~~MA~~ ~~MA~~ MOU de Paris ~~MA~~ », o Memorando de Acordo de Paris para a inspecção de navios pelo Estado do porto, assinado em Paris em 26 de Janeiro de 1982, →₁ na versão actualizada ←.

↓ 95/21/CE

3. «Navio», qualquer navio de mar a que se apliquem uma ou mais convenções e que arvore uma bandeira que não seja a do Estado do porto.
4. «Instalação off-shore», qualquer plataforma fixa ou flutuante que opere na, ou sobre a, plataforma continental de um Estado-Membro.

↓ texto renovado

5. «Ancoradouro», qualquer zona de um porto, ou de outro lugar sob jurisdição de um porto, adequada para os navios fundearem.

↓ 95/21/CE (adaptado)

6. «Inspector», um agente administrativo do ☒ sector público ☒ ou outra pessoa, devidamente autorizado pela autoridade competente de um Estado-Membro para efectuar inspecções de controlo no Estado do porto e responsável perante essa autoridade competente.

↓ texto renovado

7. «Autoridade competente», uma autoridade marítima responsável pela inspecção pelo Estado do porto, em conformidade com a presente Directiva.

8. «Autoridade competente para a protecção do transporte marítimo», uma autoridade competente para a protecção do transporte marítimo, conforme definida no nº 7 do artigo 2º do Regulamento (CE) nº 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹.

↓ 95/21/CE (adaptado)

⇒ texto renovado

9. «Inspeção», a visita ⇒ de um inspector ⇐ a um navio ⇒ para controlar o cumprimento das convenções e regulamentos pertinentes, que inclua, pelo menos, as verificações impostas pelo nº 1 do artigo 7º ⇐ ~~para verificar a validade dos certificados e outros documentos pertinentes e as condições em que se encontra o navio, o seu equipamento e a sua tripulação, bem como as condições de vida e de trabalho da tripulação.~~

10. «Inspeção aprofundada», uma inspeção em que o navio, o seu equipamento e a sua tripulação são, no todo ou em parte, conforme apropriado, sujeitos a ☒ um exame ☒ ~~uma vistoria aprofundada~~, nas circunstâncias especificadas no nº ☒ 4 ☒ do artigo ☒ 7º ☒ ~~€~~, no que se refere à construção, ao equipamento, à lotação, às condições de vida e de trabalho e à observância dos procedimentos operacionais a bordo.

11. «Inspeção alargada», uma inspeção ⇒ que incida, pelo menos, nos elementos enumerados na parte C do anexo VIII. Uma inspeção alargada pode incluir uma inspeção aprofundada, sempre que existam motivos inequívocos em conformidade com o nº 4 do artigo 7º. ⇐ ~~tal como especificado no artigo 7º.~~

¹¹ JO L 129 de 29.4.2004, p. 6.

↓ texto renovado (adaptado)

12. «Denúncia», qualquer informação ou relatório apresentados pelo comandante, um membro da tripulação, uma organização profissional, associação, sindicato ou, de modo geral, qualquer pessoa com interesse na segurança do navio, nomeadamente com interesse no que respeita aos riscos para a segurança ou a saúde da tripulação, às condições de vida e de trabalho a bordo e à prevenção da poluição.

↓ 95/21/CE

13. «Imobilização», a proibição formal de um navio sair para o mar, em resultado de anomalias detectadas que, isolada ou conjuntamente, tornem o navio incapaz de navegar.

↓ texto renovado (adaptado)

14. «Proibição de acesso», a decisão dirigida ao comandante de um navio e à companhia responsável pelo navio que os notifica de que é proibido ao navio aceder aos portos da Comunidade.

↓ 95/21/CE

15. «Interrupção de uma operação», a proibição de um navio prosseguir uma operação em resultado de anomalias detectadas que, isolada ou conjuntamente, tornem perigosa a continuação dessa operação.

↓ texto renovado (adaptado)

16. «Companhia», a sociedade proprietária do navio ou qualquer outra organização ou pessoa, nomeadamente o gestor do navio ou o afretador em casco nu, que tiver assumido perante o proprietário a responsabilidade pela exploração do navio e que, assumindo tal responsabilidade, tiver acordado cumprir e assumir todos os deveres impostos pelo Código Internacional de Gestão da Segurança (ISM).

17. «Organização reconhecida», uma sociedade de classificação ou qualquer outra organização privada, que assuma tarefas regulamentares em nome da administração do Estado de bandeira.

18. «Certificado oficial», a certificação emitida pelo Estado de bandeira ou em seu nome, em conformidade com as convenções internacionais.

19. «Certificado de classificação», um documento emitido por uma organização reconhecida que certifica que um navio é apto para uma dada utilização ou serviço, em conformidade com as regras e normas estabelecidas e publicadas por essa organização reconhecida.

20. «Base de dados das inspecções», o sistema de informação centralizado em que são armazenados os registos das inspecções pelo Estado do porto.

↓ 95/21/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 3º

Âmbito

1. A presente directiva aplica-se a qualquer navio e à respectiva tripulação que façam escala num porto ou num ancoradouro de um Estado-Membro :

~~a) escale um porto de um Estado-membro ou uma instalação off-shore, ou~~

~~b) esteja ancorado nesse porto ou nessa instalação.~~

⇒ Para efeitos da presente directiva, um Estado-Membro pode igualmente exercer o poder de inspecção e de immobilização, em conformidade com o direito internacional, sobre um navio que se encontre em águas sob sua jurisdição ou num terminal offshore ou qualquer outra instalação situada nas águas sob sua jurisdição ou que fundeie ao largo dessas instalações.

O presente artigo não prejudica os direitos de intervenção de que dispõem os Estados-Membros ao abrigo das convenções internacionais pertinentes.

2. Relativamente aos navios de arqueação bruta inferior a 500 GT , os Estados-Membros aplicarão as disposições das convenções relevantes e, na medida em que nenhuma convenção seja aplicável, tomarão as medidas necessárias para garantir que tais navios não representam um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente. Para efeitos do presente número, os Estados-Membros orientar-se-ão pelo anexo 1 do ~~MA~~ MOU de Paris .

3. Na inspecção de navios que arvore pavilhão de um Estado que não seja parte em certa convenção , os Estados-Membros assegurar-se-ão de que o tratamento dado a esse navio e à tripulação não é mais favorável do que o reservado aos navios que arvore pavilhão de um Estado que seja parte nessa convenção.

4. São excluídos do âmbito de aplicação da presente directiva os navios de pesca, os navios de guerra, as unidades auxiliares da Marinha de Guerra, os navios de madeira de construção primitiva, os navios do Estado de carácter não comercial e as embarcações de recreio não utilizadas com fins comerciais.

↓2001/106/CE nº 3 do art. 1º
(adaptado)

Artigo 4º

☒ Deveres dos Estados-Membros ☒

~~Organismo responsável pelas inspeções~~

↓ texto renovado (adaptado)

1. Os Estados-Membros tomarão todas as medidas necessárias para ☒ que seja prevista na lei a sua competência para efectuar as ☒ inspeções a que se refere a presente directiva a bordo dos navios estrangeiros, em conformidade com o direito internacional.

↓2001/106/CE nº 3 do art. 1º
(adaptado)
⇒ texto renovado

⇒ 2. ⇐ Os Estados-Membros ☒ devem dispor ☒ ~~administrações marítimas nacionais adequadas, a seguir designadas por «~~ ☒ de ☒ autoridades ☒ com competência ☒ ~~», com pessoal, em especial inspectores qualificados, em número suficiente~~ para inspeccionar os navios, e tomarão as medidas necessárias para assegurar que as respectivas autoridades competentes cumpram os seus deveres tal como constam da presente directiva. ⇒ Os Estados-Membros recrutarão e manterão, designadamente, o número de efectivos necessário, incluindo inspectores qualificados, em função do volume e características do tráfego marítimo em cada porto. ⇐

⇒ Os Estados-Membros tomarão as disposições adequadas para assegurar que os inspectores estejam disponíveis para efectuar inspeções alargadas e obrigatórias, em conformidade com o artigo 8.º e com a parte A.1 do anexo I. ⇐

↓95/21/CE (adaptado)

Artigo 5º

☒ Deveres de ☒ inspecção

↓ texto renovado (adaptado)

1. Cada Estado-Membro contribuirá com um esforço ☒ no que respeita ☒ a inspeções que, adicionado ao número de inspeções efectuadas pelos outros Estados-Membros e pelos Estados signatários do MOU de Paris, garanta a inspecção de todos os navios que entrem nos

portos ou nos ancoradouros da União Europeia. Esse esforço deve garantir que os navios que apresentem um risco mais elevado sejam sujeitos a uma inspecção mais aprofundada, a intervalos mais frequentes.

O regime de inspecção estabelecido para efeitos do cumprimento do objectivo referido no primeiro parágrafo deve incluir os elementos indicados no anexo II.

2. As normas de execução do regime de inspecção a que se refere o n.º 1 serão estabelecidas pela Comissão em conformidade com o procedimento referido no n.º 2 do artigo 24.º.

↓2001/106/CE n.º 4 do art. 1.º
(adaptado)
⇒ texto renovado

3. Na pendência da entrada em vigor das medidas previstas no n.º 2, o número total de inspecções realizadas anualmente pela autoridade competente de cada Estado-Membro nos navios referidos no n.º 2 do presente artigo e no artigo 7.º deve corresponder a, pelo menos, 25 % do número médio anual de navios distintos que tenham escalado os portos desse Estado calculado com base nos três últimos anos civis para os quais se disponha de estatísticas. ⇒ Esse número anual é a média dos três últimos anos civis para os quais existam estatísticas. O termo do período utilizado não deve ser anterior em mais de um ano ao início do ano de inspecção.

↓ texto renovado

4. Na selecção de navios para fins de inspecção, a autoridade competente deve cumprir as regras estabelecidas no anexo I.

↓2001/106/CE n.º 4 do art. 1.º

~~2. a) Sob reserva do disposto no artigo 7.º A, a autoridade competente garantirá, que os navios não sujeitos a inspecção alargada cujo factor de selecção indicado no sistema de informação SIRENAC seja superior a 50 sejam objecto de uma inspecção nos termos do artigo 6.º, desde que tenha decorrido pelo menos um mês desde a última inspecção efectuada num porto da região MOU.~~

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

~~os primeiros navios a serem seleccionados para inspecção serão os referidos no anexo I, parte I, independentemente do respectivo factor de selecção;~~

~~os navios referidos no anexo I, parte II, serão seleccionados por ordem decrescente, segundo a ordem de prioridade resultante do nível dos respectivos factores de selecção indicados no sistema de informação SIRENAC.~~

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

~~o navio em causa não se inclua na lista do anexo I,~~

~~não tenha sido notificada nenhuma anomalia na sequência de uma inspeção anterior,~~
e

~~não existam motivos inequívocos para efectuar uma inspeção;~~

~~o navio não esteja abrangido pela alínea a) do nº 2.~~

↓95/21/CE

~~4. O disposto no nº 3 não se aplica aos controlos operacionais previstos especificamente nas convenções.~~

~~5. Os Estados-membros e a Comissão colaborarão no sentido de desenvolver prioridades e práticas que permitam visar de modo mais eficaz os navios que possam apresentar anomalias.~~

~~Qualquer alteração subsequente do presente artigo, excepto quanto ao valor de 25% referido no nº 1, será efectuada nos termos do disposto no artigo 19º~~

⇓ texto renovado (adaptado)

Artigo 6º

☒ Comunicação de chegada do navio ☒

O operador, o agente ou o comandante de um navio que faça escala num porto ou ancoradouro de um Estado-Membro ☒ comunicará ☒ a sua chegada em conformidade com o anexo III.

↓ 95/21/CE (adaptado)
⇨ texto renovado

Artigo ☒ 7º ☒ 6º

Procedimento de inspecção

1. A autoridade competente assegurar-se-á de que, no mínimo, o inspector:

- a) Verifica os certificados e documentos ⇨ que devem estar presentes a bordo em conformidade com a legislação comunitária de segurança marítima e as convenções internacionais, nomeadamente os ⇐ enumerados no anexo ☒ IV ☒ ~~II~~ na medida do possível;

⇒b) Verifica, se for o caso, se foram corrigidas as anomalias detectadas aquando da inspecção anterior efectuada por um Estado-Membro ou por um Estado signatário do MOU de Paris; ⇐

☒c) ☒b) se certificar das condições gerais ☒ e de higiene ☒ do navio, incluindo a casa das máquinas e as acomodações da tripulação, ~~incluindo as condições higiénicas.~~

↓ texto renovado (adaptado)

2. ☒ Sempre que ☒ um navio tenha sido autorizado a deixar um porto sob condição de as anomalias serem corrigidas no porto seguinte, a inspecção limitar-se-á à verificação do cumprimento ☒ desse dever ☒.

O inspector pode contudo decidir, com base na sua apreciação profissional, decidir que a inspecção seja alargada a outras verificações.

↓ 95/21/CE (adaptado)

☒ 3. ☒ ~~2~~ O inspector pode examinar, para além dos constantes do anexo ☒ IV ☒ ~~II~~, os certificados e documentos que seja obrigatório os navios terem a bordo nos termos das convenções.

☒ 4. ☒ ~~3~~ Sempre que haja motivos inequívocos para crer, após ter sido realizada a inspecção referida nos n.ºs 1, 2 ☒ e 3 ☒, que as condições em que se encontra um navio, o seu equipamento ou a sua tripulação não respeitam substancialmente ☒ as disposições ☒ pertinentes de uma convenção, será efectuada uma inspecção aprofundada, incluindo a verificação do cumprimento das exigências operacionais a bordo.

Existem «motivos inequívocos» quando no entendimento do inspector existem elementos de prova que justificam uma inspecção aprofundada do navio, do seu equipamento ou da sua tripulação.

~~N~~Do anexo ☒ V e da parte C do anexo VII ☒ ~~III~~ constam exemplos de «motivos inequívocos».

☒ 5. ☒ ~~4~~ Devem ser também observados ☒ os ☒ procedimentos e orientações para a inspecção dos navios especificados no anexo ☒ VI ☒ ~~IV~~.

↓ texto renovado (adaptado)

Contudo, sempre que os procedimentos e as orientações a que se refere o ponto 4 do Anexo VI se afastarem da legislação comunitária em vigor, os Estados-Membros abster-se-ão de adoptar qualquer disposição de direito nacional ou medida administrativa que resulte na aplicação de procedimentos ou de práticas de inspecção contrárias ao direito comunitário. Os Estados-Membros garantirão que as suas autoridades competentes ☒ são ☒ devidamente informadas das orientações ou procedimentos pertinentes a aplicar em conformidade com o direito comunitário e certificar-se-ão da sua correcta execução.

6. ☒ Na realização dos ☒ controlos de segurança a bordo, os inspectores devem seguir os procedimentos estabelecidos no anexo VII.

↓ 2001/106/CE nº 5 do art. 1º
(adaptado)

Artigo ☒ 8º ☒ 7º

Inspeção alargada ~~obrigatória~~ de determinados navios

↓ 2001/106/CE nº 5 do art. 1º
(adaptado)
⇒ texto renovado

1. Os navios pertencentes a uma das categorias enumeradas ☒ na parte B do anexo VIII ☒ ~~no anexo V, parte A, são susceptíveis de ☒~~ podem ☒ ser ☒ sujeitos ☒ a uma inspeção alargada após um período de doze meses a contar da última inspeção alargada efectuada num porto de ⇒ um Estado-Membro ou de ⇐ um Estado signatário do MOU de Paris.

↓ 2001/106/CE nº 5 do art. 1º
(adaptado)
⇒ texto renovado

2. ☒ Se tiverem sido ☒ seleccionados para inspeção nos termos ☒ da parte A.2 do anexo II ☒ ~~de nº 2, alínea b), do artigo 5º,~~ os navios dessas categorias serão sujeitos a uma inspeção alargada. No período entre duas inspeções alargadas pode, no entanto, ser efectuada uma inspeção nos termos do artigo ~~6º~~ ☒ 7º. ☒

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

~~b) Os navios ⇒ a que se refere o nº 1 ⇐ relativamente aos quais não se dê cumprimento à comunicação ⇒ prevista no artigo 6º ⇐ e disposto na alínea a) do presente número serão sujeitos a uma inspeção alargada no porto de ⇒ ancoragem ou de ⇐ destino.~~

☒ 3. ☒ ~~4.~~ ☒ Com ☒ reserva do disposto no artigo ☒ 9º ☒ ~~7º A,~~ os Estados-Membros assegurar-se-ão de que todos os navios a que seja aplicável o nº ☒ 1 ☒ ~~3~~ e cujo factor de selecção seja igual ou superior a 7 ☒ , como indicado no anexo I, ☒ sejam ☒ sujeitos ☒ a uma inspeção alargada no primeiro porto que escalarem passado o prazo de 12 meses a contar da ~~última~~ inspeção alargada ☒ anterior ☒ .

↓ 2001/106/CE n° 5 do art. 1°
(adaptado)

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

4. 5. As inspeções alargadas 6. devem 7. ser efectuadas de acordo com o procedimento previsto 8. na parte C do anexo VIII 9. no anexo V, parte C.

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

↓ 2001/106/CE n° 6 do art. 1°
(adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 9° 10. 11. 12.

Procedimento a seguir na impossibilidade de inspecionar certos navios

1. Caso, por razões operacionais, um Estado-Membro não esteja em condições de inspecionar um navio com um factor de selecção superior a 50 como referido no 13. anexo I 14. n° 2, alínea a), do artigo 5° ou 15. de realizar 16. uma inspecção alargada obrigatória como referido no 17. n° 3 do artigo 8° 18. n° 4 do artigo 7°, deve informar sem demora 19. as autoridades competentes do porto seguinte, se se tratar de um porto de um Estado-Membro ou de um Estado signatário do MOU de Paris, 20. o sistema SIRENAC de que tal inspecção não foi efectuada.

2. Esses casos devem ser notificados semestralmente à Comissão, indicando-se os motivos 21. pelos quais 22. os navios em causa não 23. tiverem sido 24. inspecionados. 25. Os Estados-Membros comunicarão, além disso, o número total das inspeções referidas no n.° 2 do artigo 8° e na parte A.1 do anexo 1 que 26. tiverem sido 27. efectuadas nesse período de seis meses. 28.

29. 30. As referidas 31. notificações devem ser feitas no prazo de quatro meses a contar do termo do período a que os dados dizem respeito. 32.

3. Os casos de inspeções a que se refere o n° 1, não realizadas 33. durante um período de três anos civis consecutivos, 34. por ano civil, não 35. podem 36. exceder 5% do número médio anual de navios 37. abrangidos pelas 38. inspeções a que se refere o n° 1 que tenham feito

escala nos portos do Estado-Membro em questão ⇨ nesse período ⇨ ~~calculado com base nos três últimos anos civis para os quais se disponha de estatísticas.~~

↓ 2001/106/CE n° 6 do art. 1°
(adaptado)

⇨ texto renovado

4. Os navios a que se refere o n° 1 ☒ serão sujeitos ☒ a uma inspecção ☒ obrigatória ☒ nos termos ☒ da parte A.1 do anexo II ~~☒ do n° 2, alínea a), do artigo 5°~~ ou a uma inspecção alargada obrigatória nos termos do ☒ n° 2 do artigo 8° ~~☒ n° 4 do artigo 7°~~, consoante adequado, no próximo porto de escala situado na Comunidade.

5. Até 22 de Julho de 2008, o valor de 5 % referido no n° 3 será alterado com base numa avaliação efectuada pela Comissão, se tal for considerado adequado, de acordo com o procedimento referido ~~previsto~~ ☒ no n° 2 do artigo 24° ~~☒ 19°~~.

↓ 2001/106/CE n° 7 do art. 1°
(adaptado)

⇨ texto renovado

Artigo ~~☒~~ 10° ~~☒~~ ~~7B°~~

~~☒~~ Proibição ~~☒~~ de acesso a certos navios

1. Os Estados-Membros garantirão que ☒ é proibido ☒ o acesso aos seus portos ⇨ e ancoradouros ⇨, excepto nas circunstâncias referidas no ⇨ n° 6 do artigo 15° ~~☒ n° 6 do artigo 11°~~, aos navios ⇨ que correspondam aos critérios enumerados no anexo IX. ~~☒ classificados numa das categorias do anexo XI, parte A, se tais navios:~~

~~ou~~

~~arvorarem o pavilhão de um Estado incluído na lista negra publicada no relatório anual do MOU, e~~

~~tiverem sido imobilizados mais de duas vezes durante os vinte e quatro meses anteriores num porto de um Estado signatário do MOU de Paris;~~

~~ou~~

~~arvorarem pavilhão de um Estado considerado de «muito alto risco» ou «alto risco» na lista negra publicada no relatório anual do MOU, e~~

~~tiverem sido imobilizados mais de uma vez durante os 36 meses anteriores num porto de um Estado signatário do MOU de Paris.~~

↓2001/106/CE n° 7 do art. 1°
(adaptado)
⇒ texto renovado

A decisão de recusa de acesso ~~é~~ aplicável a partir do momento em que o navio ~~deixe o porto ou ancoradouro~~ ~~seja autorizado a deixar o porto~~ em que ~~tiver sido~~ objecto da ~~segunda ou da~~ terceira imobilização ~~⇒~~ e em que tenha sido tomada uma decisão de recusa de acesso ~~⇒~~, ~~consoante o caso.~~

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

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

↓ 2001/106/CE n° 8 do art. 1°
(adaptado)

Artigo ~~11°~~ ~~11°~~

Relatório de inspecção para o comandante

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

↓ texto renovado (adaptado)

Artigo ~~12°~~ ~~12°~~

Denúncias

Serão examinadas todas as denúncias relativas às condições a bordo.

Sempre que considerar que uma denúncia é manifestamente infundada, a autoridade competente informará o denunciante da sua decisão e dos seus motivos.

A identidade do autor da denúncia não deve ser revelada ao comandante nem ao proprietário do navio em causa. O inspector garantirá a confidencialidade das entrevistas aos tripulantes.

Os Estados-Membros informarão a administração do Estado de bandeira, se for o caso com cópia para a Organização Internacional do Trabalho (OIT), das denúncias não manifestamente infundadas e do seguimento que lhes tiver sido dado.

↓ 95/21/CE (adaptado)

Artigo ~~13~~º ~~13~~º

Correcção das anomalias e imobilização

↓ 2001/106/CE nº 9, alínea a), do art. 1º (adaptado)

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

↓ 95/21/CE (adaptado)

2. Caso as anomalias representem um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente, a autoridade competente do Estado do porto em que o navio ~~13~~ tiver sido ~~13~~ inspeccionado assegurará a imobilização do navio ou a interrupção da operação durante a qual as anomalias ~~13~~ tiverem sido ~~13~~ detectadas. A imobilização ou a interrupção da operação será mantida até que a causa do perigo tenha sido eliminada ou a autoridade competente decida que o navio pode, dentro de determinadas condições, sair para o mar ou retomar a operação sem riscos para a segurança e a saúde dos passageiros ou da tripulação, sem riscos para outros navios e sem constituir uma ameaça desproporcionada de danos para o meio marinho.

↕ texto renovado (adaptado)

3. Sem prejuízo das restrições decididas por motivos de protecção em conformidade com o Regulamento (CE) nº 725/2004, a decisão de imobilização ~~13~~ tomada ~~13~~ por uma autoridade competente pode:

- a) Incluir a ordem de o navio permanecer num determinado lugar ou deslocar-se para um determinado ancoradouro ou posto de atracação; e
 - b) Especificar as circunstâncias em que o comandante do navio pode deslocar o navio de um determinado lugar por motivos de segurança ou de prevenção da poluição.
-

↓ 2001/106/CE nº 9, alínea b), do art. 1º (adaptado)
↔ texto renovado

~~13~~ 4. ~~13~~ ~~13~~ A fim de ~~13~~ decidir da imobilização ou não de um navio, o inspector aplicará os critérios que constam do anexo ~~13~~ XI ~~13~~ ~~13~~.

Neste contexto, ~~o~~ se a inspecção revelar que o navio ~~o~~ ~~um navio será imobilizado se não estiver~~ ~~o~~ não está ~~o~~ equipado com um ~~o~~ sistema operacional ~~o~~ aparelho ~~o~~ de registo dos dados de viagem ~~o~~ operacional ~~o~~, caso a sua utilização seja obrigatória, em conformidade com ~~o~~ a Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹², ~~o~~ ~~o disposto no anexo XII.~~ ~~o~~ a autoridade competente garantirá a imobilização do navio ~~o~~.

Se ~~o~~ as anomalias que ~~o~~ tiverem justificado ~~o~~ a imobilização ~~o~~ ~~esta deficiência~~ não puderem ser rapidamente corrigidas no porto de imobilização, a autoridade competente pode permitir que o navio prossiga para o ~~o~~ estaleiro de reparação mais próximo do porto de imobilização onde possam ser corrigidas as ~~o~~ ~~porto adequado mais próximo para correcção da anomalias~~ ou exigir que as ~~o~~ anomalias sejam corrigidas dentro de um prazo máximo de 30 dias ~~o~~ em conformidade com as directrizes do MOU de Paris ~~o~~. Para esse efeito, aplicam-se os procedimentos previstos no artigo ~~o~~ 15º. ~~o~~ ~~11º~~

↓ 95/21/CE (adaptado)

~~o~~ 5. ~~o~~ ~~4º~~ Em circunstâncias excepcionais, quando as condições gerais de um navio não respeitarem ~~o~~ manifestamente ~~o~~ as normas, a autoridade competente pode suspender a inspecção desse navio até que os responsáveis tomem as medidas necessárias para garantir que o navio cumpre ~~o~~ as normas ~~o~~ pertinentes das convenções.

↓ 2001/106/CE nº 9, alínea c), do art. 1º (adaptado)

~~o~~ 6. ~~o~~ ~~5º~~ ~~o~~ Em caso de ~~o~~ ~~Caso as inspecções referidas no nº 2 do artigo 5º e no artigo 7º dêem origem à imobilização do navio,~~ a autoridade competente informará imediatamente, por escrito, juntando o relatório de inspecção, a administração do Estado ~~o~~ de bandeira ~~o~~ cujo pavilhão o navio está autorizado a arvorar (a seguir designada por «administração do pavilhão») ou, se tal não for possível, o cônsul ou, na sua falta, o mais próximo representante diplomático desse Estado, descrevendo todas as circunstâncias ~~o~~ em que ~~o~~ foi considerada necessária a intervenção. Além disso, ~~o~~ devem ~~o~~ ser igualmente notificados, se ~~o~~ for o caso ~~o~~, os inspectores nomeados ou as organizações reconhecidas responsáveis pela emissão dos certificados de classificação ou dos certificados emitidos em nome do Estado de bandeira nos termos das convenções internacionais.

↓ 95/21/CE (adaptado)

~~o~~ 7. ~~o~~ ~~6º~~ O disposto na presente directiva não ~~o~~ prejudica ~~o~~ quaisquer ~~o~~ normas ~~o~~ suplementares ~~o~~ das ~~o~~ convenções no que se refere aos procedimentos de notificação e informação relacionados com a inspecção pelo Estado do porto.

~~o~~ 8. ~~o~~ ~~7º~~ Na realização da inspecção pelo Estado do porto nos termos da presente directiva, serão envidados todos os esforços para evitar que um navio seja indevidamente imobilizado ou atrasado. Se um navio for indevidamente imobilizado ou atrasado, o proprietário ou o armador ~~o~~ tem ~~o~~ direito a uma indemnização pelas perdas e danos

¹² JO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

sofridos. Em caso de imobilização ou atraso alegadamente indevido, o ónus da prova cabe ao proprietário ou ao armador do navio.

↓ texto renovado

9. Para reduzir o congestionamento do porto, a autoridade competente pode autorizar a deslocação de um navio imobilizado para outra parte do porto, desde que sejam garantidas as condições de segurança. O risco de congestionamento do porto não pode, contudo, constituir motivo a considerar nas decisões de imobilização ou levantamento da imobilização.

As autoridades portuárias cooperarão com a autoridade competente com vista a facilitar a estada dos navios imobilizados.

↓ 98/25/CE n° 2 do art. 1°

~~Artigo 9°A~~

~~Procedimento aplicável em caso de inexistência de certificados ISM~~

~~1. Quando a inspeção comprove a inexistência de cópia do documento de conformidade ou do certificado de segurança da exploração emitidos em conformidade com o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição (Código ISM) a bordo de um navio ao qual, dentro da Comunidade, seja aplicável o Código ISM à data da inspeção, a autoridade competente assegurará que o navio seja imobilizado.~~

~~2. Não obstante a falta da documentação referido no n° 1, se a inspeção não comprovar outras anomalias que justifiquem a imobilização, a autoridade competente poderá levantar a ordem de imobilização para evitar o congestionamento do porto. Sempre que for tomada essa decisão, a autoridade competente comunica-la-á imediatamente às autoridades competentes dos outros Estados membros.~~

~~3. Os Estados membros tomarão as medidas necessárias para assegurar que, a um navio autorizado a deixar o porto de um Estado membro nas circunstâncias referidas no n° 2 do presente artigo, seja recusado o acesso a qualquer porto da Comunidade, excepto nas situações referidas no n° 6 do artigo 11°, até que o proprietário ou o armador do navio demonstre, a contento da autoridade competente do Estado membro em que a imobilização foi ordenada, que o navio dispõe de certificados válidos emitidos em conformidade com o Código ISM. Quando seja detectada alguma das anomalias a que se refere o n° 2 do artigo 9°, que não possa ser corrigida no porto de imobilização, são igualmente aplicáveis as disposições pertinentes do artigo 11°~~

↓ 95/21/CE (adaptado)

Artigo 14º

Direito de recurso

↓ 2001/106/CE nº 10 do art. 1º
(adaptado)

1. O proprietário ou o armador de um navio, ou o seu representante no Estado-Membro tem o direito de recorrer de qualquer decisão de imobilização ou de proibição de acesso tomada pela autoridade competente. O recurso não suspende a imobilização nem a proibição de acesso.

↓ 95/21/CE (adaptado)

2. Os Estados-Membros estabelecerão e manterão vias de recurso apropriadas para o efeito, em conformidade com o direito nacional.

3. A autoridade competente informará devidamente do direito de recurso o comandante do navio referido no nº 1.

↓ texto renovado (adaptado)

4. Sempre que, em consequência de recurso ou de reclamação apresentada pelo proprietário ou operador de um navio ou pelo seu representante, seja anulada, revogada ou alterada uma decisão de imobilização ou de proibição de acesso:

a) Os Estados-Membros assegurarão que a base de dados das inspeções seja imediatamente alterada em conformidade;

b) O Estado-Membro em que a decisão de imobilização ou de proibição de acesso deve, no prazo de 24 horas a contar da decisão, proceder à rectificação das informações publicadas em conformidade com o artigo 19º.

↓ 95/21/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 15º

Acompanhamento das inspeções e imobilizações

1. Sempre que as anomalias referidas no nº 2 do artigo 13º não puderem ser corrigidas no porto em que tiver sido efectuada a inspeção, a autoridade competente

do Estado-Membro em causa pode autorizar o navio a seguir para o estaleiro de reparação naval disponível mais próximo ⇒ do porto de imobilização em que ☒ puderem ☒ ser tomadas medidas de seguimento ⇐, escolhido pelo comandante e pelas autoridades ☒ competentes ☒, desde que sejam respeitadas as condições estabelecidas pela autoridade competente do Estado de ☒ bandeira ☒ e acordadas pelo Estado-Membro. Essas condições devem assegurar que o navio pode seguir para o referido estaleiro sem riscos para a segurança e a saúde dos passageiros ou da tripulação, sem riscos para outros navios e sem constituir uma ameaça desproporcionada de danos para o meio marinho.

↓ texto renovado

2. Sempre que a decisão de mandar um navio seguir para um estaleiro de reparação resulte do incumprimento da Resolução A. 744 (18) da OMI, quer no respeitante aos documentos do navio, quer no respeitante a anomalias ou deficiências estruturais do navio, a autoridade competente pode exigir que sejam efectuadas no porto de imobilização, antes de o navio ser autorizado a levantar ferro, as medições da espessura necessárias.

↓ 95/21/CE (adaptado)

☒ 3. ☒ ≙ Nas circunstâncias referidas no nº 1, a autoridade competente do Estado-membro do porto de inspecção notificará a autoridade competente do Estado-membro em que se situar o estaleiro de reparação naval, ☒ os interessados referidos ☒ no nº ☒ 6 do artigo 13º ☒ ~~do artigo 9º~~ e as outras autoridades ☒ que for adequado notificar ☒, de todas as condições para a viagem.

~~3. A notificação às partes referidas no nº 2 será feita nos termos do anexo 2 do MA.~~

A autoridade competente do Estado-membro destinatária da notificação informará das medidas adoptadas a autoridade que fez a notificação.

4. Os Estados-Membros tomarão medidas para assegurar ☒ a proibição de ☒ acesso a qualquer porto da Comunidade ☒ relativamente ☒ aos navios referidos no nº 1 que saiam para o mar:

☒ a) ☒ ⇨ Sem cumprirem as condições estabelecidas pela autoridade competente de qualquer Estado-membro do porto de inspecção, ou

☒ b) ☒ ⇨ Que se recusem a cumprir ☒ as normas ☒ aplicáveis das convenções, não comparecendo no estaleiro de reparação naval indicado₃₂.

~~seja recusado o acesso a qualquer porto da Comunidade,~~ ☒ A proibição de acesso será mantida ☒ até que o proprietário ou o armador tenha apresentado prova ☒ suficiente à autoridade competente do Estado-Membro ☒ em que ☒ tiverem sido ☒ detectadas as anomalias do navio, ☒ que mostre ☒ ~~de~~ que este cumpre todos ☒ as normas ☒ aplicáveis das convenções.

5. Nas circunstâncias referidas na alínea ⇨ ☒ a) ☒ do nº 4, a autoridade competente do Estado-Membro em que ☒ tiverem sido ☒ detectadas as anomalias do navio alertará imediatamente as autoridades competentes dos restantes Estados-Membros.

Nas circunstâncias referidas na alínea ~~ii)~~ b) do n.º 4, a autoridade competente do Estado-Membro em que se situar o estaleiro de reparação alertará imediatamente as autoridades competentes dos restantes Estados-Membros.

Antes de ~~proibir~~ o acesso, o Estado-Membro pode ~~pedir~~ a realização de consultas com a administração ~~da~~ bandeira ~~em~~ causa.

6. ~~Não obstante~~ Em derrogação do ~~disposto~~ no n.º 4, o acesso a um porto específico pode ser autorizado pela autoridade competente do Estado desse porto em caso de força maior ou considerações de segurança primordiais, para reduzir ou minimizar os riscos de poluição, ou para corrigir anomalias, desde que o proprietário, o armador ou o comandante do navio tenham tomado medidas adequadas, a contento da autoridade competente desse Estado-Membro, para assegurar a entrada do navio em segurança no porto.

↓ 95/21/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo ~~16.º~~ ~~12.º~~

Perfil profissional dos inspectores

1. As inspecções serão efectuadas exclusivamente por inspectores que preencham os critérios de qualificação especificados no anexo ~~XII~~ ~~VII~~ e que estejam autorizados pela autoridade competente a efectuar inspecções ao serviço do Estado do porto .

2. Sempre que a autoridade competente do Estado do porto não dispuser de pessoal com os conhecimentos profissionais necessários, o inspector dessa autoridade competente pode ser assistido por qualquer pessoa que tenha os conhecimentos necessários.

3. ⇒ A autoridade competente, ~~os~~ inspectores e os respectivos assistentes que efectuarem inspecções pelo Estado do porto não podem ter quaisquer interesses comerciais directos nos portos de inspecção, nem nos navios que sejam inspeccionados, nem ~~podem~~ trabalhar para, ou prestar serviços a organizações não ~~estatais~~ que emitam certificados oficiais e de classificação ou efectuem ~~as~~ averiguações ~~que~~ necessárias à emissão desses certificados ~~com~~ relação ~~aos~~ navios.

4. Cada inspector deve ser portador de um documento ~~pessoal~~, constituído por um cartão de identidade, emitido ~~em conformidade com a legislação nacional~~ pela respectiva autoridade competente em ~~conformidade com a Directiva 96/40/CE da Comissão~~¹³ ~~e qual indicará que o inspector está autorizado a efectuar inspecções.~~

↓ 95/21/CE

~~Será definido um modelo comum para esse cartão de identidade nos termos do procedimento previsto no artigo 19.º~~

¹³ JO L 196 de 7.8.1996, p. 8.

↓ texto renovado (adaptado)

5. Antes de autorizar os inspectores a efectuar inspecções e, em seguida, de cinco em cinco anos, os Estados-Membros devem garantir que é verificada a sua competência e testados os conhecimentos que devem possuir em conformidade com o anexo XII.

6. Os Estados-Membros devem garantir que os inspectores beneficiam de uma formação adequada no respeitante às modificações introduzidas no regime de inspecção pelo Estado do porto através da presente directiva e às alterações das convenções.

7. A Comissão elaborará e promoverá, em cooperação com os Estados-Membros, um regime comunitário harmonizado para a qualificação e formação dos inspectores.

↓ 95/21/CE (adaptado)

⇒ texto renovado

Artigo 17º ~~13º~~

Relatórios dos pilotos e das autoridades portuárias

1. Os Estados-Membros adoptarão as medidas adequadas para assegurar que os pilotos encarregados da manobra de atracação ou desatracação de um navio ou que estejam em serviço a bordo de navios que se dirigem para um porto ou transitam num Estado-Membro ~~Os pilotos dos Estados-membros encarregues da manobra de atracação ou desatracação de navios ou que estejam a bordo de navios que se dirijam para um porto num Estado-membro~~ informam imediatamente a autoridade competente do Estado do porto ou do Estado costeiro, consoante o caso, sempre que, no cumprimento das suas funções, tomem conhecimento de deficiências ~~anomalias~~ que possam comprometer a segurança da navegação do navio ou constituam uma ameaça de danos para o meio ambiente marinho.

2. As autoridades portuárias que, no exercício das suas funções, tomem conhecimento de que um navio que se encontra no porto apresenta deficiências ~~anomalias~~ que possam comprometer a segurança do navio ou constituam uma ameaça desproporcionada de danos para o meio marinho, informarão imediatamente a autoridade competente do Estado do porto em questão.

↓ texto renovado (adaptado)

3. Os Estados-Membros exigirão que os pilotos e as autoridades portuárias utilizem o modelo de relatório constante do anexo XIII ou um modelo equivalente, se possível em formato electrónico.

Os Estados-Membros garantirão que as deficiências comunicadas pelos pilotos e autoridades portuárias são objecto de medidas de seguimento adequadas.

Os Estados-Membros fornecerão anualmente à Comissão um relatório sobre a aplicação dos nºs 1 e 2, incluindo pormenores das medidas de seguimento adoptadas relativamente às deficiências comunicadas pelos pilotos e autoridades portuárias.

↓ 95/21/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 18º ~~14º~~

Cooperação

1. Cada Estado-Membro ⇒ assegurará que as suas autoridades portuárias e outras autoridades ou organismos competentes forneçam à autoridade competente do Estado do porto os seguintes tipos de informações de que disponham: ⇐ ~~tomará as medidas necessárias para assegurar a cooperação entre a autoridade competente designada nos termos do artigo 4º, as autoridades portuárias e outras autoridades interessadas ou organizações comerciais a fim de que a autoridade competente possa obter todas as informações úteis sobre os navios que escalam os seus portos.~~

⇒ – informações notificadas em conformidade com o anexo III, ⇐

⇒ – informações relativas aos navios que não ☒ tiverem cumprido os deveres de comunicação ☒ previstos na presente directiva e nas Directivas 2000/59/CE¹⁴ e 2002/59/CE¹⁵ do Parlamento Europeu e do Conselho, bem como, se for o caso, ☒ no ☒ Regulamento (CE) nº 725/2004, ⇐

⇒ – informações relativas aos navios que ☒ tiverem saído ☒ para o mar sem cumprir o disposto nos artigos 7º ou 10º da Directiva 2000/59/CE, ⇐

⇒ – informações relativas aos navios que não ☒ tiverem sido ☒ autorizados a entrar num porto ou que ☒ tiverem sido ☒ expulsos de um porto por motivos de segurança. ⇐

↓ 2001/106/CE nº 11 do art. 1º
(adaptado)
⇒ texto renovado

2. Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para assegurar o intercâmbio de informações e a cooperação entre a respectiva autoridade competente e as autoridades competentes dos restantes Estados-Membros e a ligação operacional estabelecida entre a respectiva autoridade competente, a Comissão e ☒ a base de dados das inspecções. ☒ ~~e sistema de informação SIRENAC sediado em Saint-Malo, França.~~

⇒ Os Estados-Membros tomarão todas as medidas adequadas para assegurar a actualização da base de dados das inspecções, à luz das exigências resultantes da presente directiva. ⇐

¹⁴ JO L 332 de 28.12.2000, p. 81.

¹⁵ JO L 208 de 5.2.2002, p. 10.

Para efeitos da realização das inspecções contempladas no n.º 2 do artigo 5.º e no artigo 7.º, os inspectores devem consultar as bases de dados públicas e privadas relativas à inspecção de navios, acessíveis através do sistema de informação EQUASIS.

↓ 95/21/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

3. ⇒ Os Estados-Membros tomarão todas as medidas adequadas para assegurar a transferência imediata das informações relativas às inspecções para a base de dados das inspecções. ⇐

As informações referidas no presente número n.º 2 são as especificadas nos anexos ⇐ X e XIV, bem como todas as informações pertinentes para a selecção do navio em conformidade com o n.º 4 do artigo 5.º. ⇐ 4 do MA e as necessárias para dar cumprimento ao artigo 15.º da presente directiva.

↓ 1999/97/CE n.º 2 do art. 1.º
(adaptado)

Artigo 19.º 15.º

Publicação Disponibilização da informação

↓ 1999/97/CE n.º 2 do art. 1.º
(adaptado)
⇒ texto renovado

1. A autoridade competente de cada Estado-Membro tomará as medidas necessárias para garantir a publicação ⇐ das informações relativas às inspecções, immobilizações e proibição de acesso em conformidade com o anexo XIV. ⇐, no mínimo mensalmente, das informações enumeradas na parte I do anexo VII, relativas aos navios immobilizados num porto ou aos quais foi recusado o acesso a um porto do Estado-Membro em questão durante o mês precedente.

↓ 2001/106/CE n.º 12 do art. 1.º

~~2. As informações enumeradas no anexo VIII, partes I e II, bem como as informações sobre as alterações, suspensões e retiradas de classificação referidas no n.º 3 do artigo 15.º da Directiva 94/57/CE devem estar disponíveis no sistema SIRENAC. Essas informações serão tornadas públicas, no âmbito do sistema EQUASIS, logo que possível após a inspecção ou a revogação da decisão de immobilização.~~

↓ 1999/97/CE n° 2 do art. 1°

~~3. Os Estados-Membros e a Comissão colaborarão com vista ao estabelecimento dos dispositivos técnicos referidos no n° 2.~~

~~4. Sempre que necessário, proceder-se-á à alteração do sistema de informação Sirenae, tendo em vista a aplicação das prescrições supramencionadas.~~

↓ 2001/106/CE n° 13 do art. 1°
(adaptado)

2. ~~5.~~ O disposto no presente artigo não prejudica o direito nacional em matéria de responsabilidade.

↓ texto renovado

Artigo 20°

Lista negra do desempenho dos operadores de navios e companhias

A Comissão estabelecerá e publicará anualmente uma lista negra do desempenho dos operadores de navios e das companhias, em conformidade com os procedimentos e critérios constantes do anexo XV.

↓ 95/21/CE (adaptado)

Artigo 21° ~~16°~~

Reembolso das despesas

1. Caso a inspeção referida nos artigos 7° e 8° ~~6° e 7°~~ confirme ou detecte anomalias em relação às normas de uma convenção, que justifiquem a imobilização do navio, todas as despesas, relacionadas com a inspeção num período contabilístico habitual serão suportadas pelo proprietário ou pelo armador ou pelo seu representante no Estado do porto.

2. As despesas relacionadas com inspeções efectuadas pela autoridade competente de um Estado-Membro nos termos do n° 4 do artigo 15° e do artigo 10° ~~n° 4 do artigo 11°~~ ficam a cargo do proprietário ou do armador do navio.

↓ 2001/106/CE n° 14 do art. 1°
(adaptado)

☒ 3. ~~☒ 2a.~~ Caso um navio seja imobilizado ~~devido a anomalias ou à falta de certificados válidos conforme previsto no artigo 9° e no anexo VI~~, todas as despesas relacionadas com a imobilização no porto serão suportadas pelo proprietário ou pelo ☒ armador ☒ do navio.

↓ 95/21/CE (adaptado)

☒ 4. ☒ 3. A imobilização só será levantada contra pagamento integral ou constituição de garantia suficiente de reembolso das despesas.

↓ 2001/106/CE n° 15 do art. 1°
(adaptado)

Artigo ☒ 22° ☒ 17°

Dados para controlo da aplicação

Os Estados-Membros fornecerão à Comissão as informações enumeradas no anexo ☒ XVI ☒ X, com a periodicidade fixada no mesmo anexo.

↓ texto renovado

Os Estados-Membros tomarão todas as medidas adequadas para assegurar que a Comissão tenha acesso livre e total a todos os dados geridos pelo sistema de informação a que se refere o n° 2 do artigo 18°.

↓ texto renovado (adaptado)

Artigo 23°

Controlo do cumprimento e do desempenho dos Estados-Membros

Para assegurar a aplicação efectiva da presente directiva e controlar o funcionamento global do regime comunitário de inspecção pelo Estado do porto em conformidade com a ☒ subalínea i) da alínea b) ☒ do artigo 2.° do Regulamento (CE) n° 1406/2002, a Comissão recolherá as informações necessárias e efectuará ☒ deslocações ☒ aos Estados-Membros.

↓ 2001/106/CE n° 15 do art. 1°
(adaptado)

Artigo 24° ~~18°~~

Comité

↓ 2002/84/CE n° 2 do art. 4°
(adaptado)

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), instituído pelo n° 2 do artigo 3° do Regulamento (CE) n° 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, ~~de 5 de Novembro de 2002, que estabelece um Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS)~~¹⁶.

↓ 2001/106/CE n° 15 do art. 1°
(adaptado)

2. Sempre que se faça remissão para o presente número são aplicáveis os artigos 5° e 7° da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no artigo 8° da mesma decisão.

O prazo previsto no n° 6 do artigo 5° da Decisão 1999/468/CE é fixado em três meses.

3. O Comité aprova o seu regulamento interno.

↓ 95/21/CE (adaptado)

Artigo 25° ~~19°~~

Procedimento de alteração

↓ 2001/106/CE n° 16 do art. 1°
(adaptado)

A presente directiva pode ser alterada, sem alargamento do seu âmbito, nos termos do procedimento ~~previsto~~ referido no n° 2 do artigo 24° ~~n° 2 do artigo 18°~~, a fim de:

¹⁶ JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

↓ 2001/106/CE n° 16 do art. 1°
(adaptado)
⇒ texto renovado

a) Adaptar os deveres previstos obrigações previstas nos artigos 5° ⇒ a 17° e 19° a 22° ~~com excepção do valor de 25 % referido no n° 1 desse artigo e nos artigos 6°, 7°, 7° A, 7° B, 8°, 15° e 17°~~, bem como nos anexos mencionados nesses artigos, com base na experiência adquirida com a aplicação da presente directiva e tendo em conta a evolução do MOU de Paris .

↓ 95/21/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

b) Adaptar os anexos para ter em conta alterações que tenham sido introduzidas ⇒ no direito comunitário no domínio da segurança marítima e da protecção do transporte marítimo, ⇐ nas convenções, protocolos, códigos e resoluções das organizações internacionais relevantes ou no MOU de Paris .

↓ 2002/84/CE n° 3, alínea a), do art. 4° (adaptado)
⇒ texto renovado

c) ⇒ Alterar as definições e ⇐ ~~Actualizar no ponto 1 de~~ artigo 2° a lista de convenções internacionais pertinentes para efeitos da presente directiva..

↓ 2002/84/CE n° 3, alínea b), do art. 4°

As alterações dos instrumentos internacionais mencionados no artigo 2° podem ser excluídas do âmbito de aplicação da presente directiva, nos termos do disposto no artigo 5° do Regulamento (CE) n° 2099/2002.

⇓ texto renovado (adaptado)

Artigo 26°

Integração do novo regime de inspecção no direito comunitário

Podem ser adoptadas medidas suplementares, em conformidade com o procedimento referido no n° 2 do artigo 24.°, a fim de:

- estabelecer os valores atribuídos a cada parâmetro de risco. Ao desempenho do Estado de bandeira, aos elementos relativos às sociedades de classificação e ao desempenho das companhias devem ser atribuídos valores mais elevados do que a outros critérios.
- determinar a combinação de parâmetros de risco correspondentes a cada nível de perfil de risco dos navios.
- elaborar critérios e procedimentos próprios ao tipo e ao alcance das inspecções.
- formular os princípios e as modalidades relativos aos deveres dos Estados-Membros em matéria de inspecção.

A Comissão avaliará anualmente a aplicação dos parâmetros de risco dos navios e, se for o caso, formulará uma proposta em conformidade com o n.º 2 do artigo 24.º, a fim de adaptar os valores em função da experiência adquirida ou dos objectivos políticos a alcançar.

↓ 2001/106/CE n.º 17 do art. 1.º
(adaptado)

Artigo 27.º ~~194.º~~

Sanções

Os Estados-Membros estabelecerão um sistema de sanções para a violação das disposições nacionais aprovadas para efeitos da presente directiva e tomarão todas as medidas necessárias para garantir que essas sanções sejam aplicadas. As sanções assim previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas.

↓ 2001/106/CE art. 3.º (adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 28.º

Revisão

A Comissão procederá à revisão da presente directiva o mais tardar 18 meses após o termo do prazo previsto para a transposição da presente directiva ~~22 de Julho de 2006~~. A revisão examinará, entre outros aspectos, o número de inspectores do Estado do porto em cada Estado-Membro e o número de inspecções efectuadas, incluindo inspecções alargadas obrigatórias.

A Comissão comunicará as conclusões da sua revisão ao Parlamento Europeu e ao Conselho e utilizará a revisão para determinar se é necessário propor uma directiva de alteração ou legislação adicional na matéria.

Artigo 29º

Execução e notificação

1. Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento aos artigos [...] e pontos [...] dos anexos [*artigos ou suas subdivisões e pontos dos Anexos que tenham sofrido alterações substanciais em relação à Directiva anterior*], o mais tardar 18 meses após a data fixada no artigo 31º. Os Estados-Membros comunicarão imediatamente à Comissão o texto dessas disposições, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.
2. As disposições aprovadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente directiva ou ser acompanhadas da referida referência aquando da sua publicação oficial. Tais disposições devem igualmente precisar que as remissões, nas disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor, para a[s] directiva[s] revogada[s] pela presente directiva se consideram remissões para a presente directiva. As modalidades daquela referência e desta menção incumbem aos Estados-Membros.
3. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem no domínio regido pela presente directiva.
4. A Comissão informará regularmente o Parlamento Europeu e o Conselho do progresso verificado na aplicação da presente directiva nos Estados-Membros.

Artigo 30º

Revogação

A Directiva 95/21/CE, com a redacção que lhe foi dada pelas directivas enumeradas na parte A do anexo XVII, é revogada, com efeitos a partir de [data de entrada em vigor da directiva reformulada], sem prejuízo dos deveres dos Estados-Membros no que diz respeito aos prazos de transposição para o direito nacional das directivas enumeradas na parte B do Anexo XVII.

As remissões para a directiva revogada devem entender-se como sendo feitas para a presente directiva e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do Anexo XVIII.

Artigo 31º

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Os artigos [...] e pontos [...] dos Anexos [...] [*artigos ou suas subdivisões e pontos dos Anexos que não tenham sofrido alterações substanciais em relação à Directiva anterior*], aplicam-se a partir de [...].

Artigo 32º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente Directiva.

Feito em Bruxelas, em [...]

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
[...]

Pelo Conselho
O Presidente
[...]

↓98/42/CE n.º 2 do art. 1.º e
ponto 1 do anexo (adaptado)

ANEXO I

☒ SELECÇÃO DOS ☒ NAVIOS A INSPECCIONAR ~~PRIORITARIAMENTE~~

(como referido no n.º 4 2 do artigo 5º)

↓ texto renovado (adaptado)

A. ☒ Deveres ☒ de inspecção

1. A autoridade competente deve garantir a realização de uma inspecção a qualquer navio com um factor de selecção superior a 50 na base de dados das inspecções, com excepção dos navios seleccionados para inspecção alargada, que se encontre num porto ou num ancoradouro, desde que tenha decorrido pelo menos um mês desde a última inspecção realizada por um Estado-Membro ou um Estado signatário do MOU de Paris

2. ☒ Na selecção de ☒ outros navios para inspecção, as autoridades competentes determinarão a ordem de prioridade do seguinte modo:

- a) os primeiros navios a serem seleccionados para inspecção serão os referidos na parte B.I do presente anexo, independentemente do respectivo factor de selecção;
- b) os navios referidos na parte B.II serão seleccionados por ordem decrescente, segundo a ordem de prioridade resultante do nível dos respectivos factores de selecção indicados na base de dados das inspecções, desde que tenha decorrido pelo menos um mês desde a última inspecção realizada num porto ou ancoradouro de um Estado-Membro da União Europeia ou da região do MOU de Paris.

3. Os Estados-Membros abster-se-ão de inspeccionar navios que tenham sido inspeccionados por qualquer Estado-Membro da União Europeia ou na região do MOU de Paris nos seis meses anteriores, desde que:

- a) o navio, com excepção dos navios elegíveis para inspecção alargada, tiver um factor de selecção inferior a 7;
- b) o navio não seja considerado prioridade máxima ao abrigo da parte B.I;
- c) não tenha sido notificada qualquer anomalia na sequência de uma inspecção anterior;
- d) não existam motivos inequívocos que justifiquem uma inspecção;
- e) o navio não esteja abrangido pelo ponto 2.a).

4. Qualquer vistoria a um *ferry ro-ro* ou a uma embarcação de passageiros de alta velocidade realizada por um Estado anfitrião nos termos dos artigos 6.º e 8.º da Directiva 1999/35/CE¹ será considerada uma inspecção aprofundada ou uma inspecção alargada, conforme apropriado, e registada como tal na base de dados das inspecções. Em caso de anomalias que representem um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente, o navio será imobilizado em conformidade com o artigo 13.º.

B. NAVIOS A INSPECCIONAR PRIORITARIAMENTE

↓98/42/CE n.º 2 do art. 1.º e
ponto 1 do anexo (adaptado)
⇒ texto renovado

B. I. FACTORES PREVALECENTES

A inspecção dos navios a seguir referidos será considerada prioridade máxima qualquer que seja o valor do factor de selecção:

1. Navios relativamente aos quais um piloto ou as autoridades portuárias tenham comunicado a existência de deficiências ~~anomalias~~ que possam comprometer a segurança da sua navegação ~~(em conformidade com a Directiva 93/75/CEE do Conselho² e o artigo 13.º da presente directiva)~~ ou constituir uma ameaça para o ambiente em conformidade com o artigo 17.º da presente directiva .
2. Navios relativamente aos quais não tenham sido cumpridos ⇒ os deveres de comunicação relevantes ~~↔ as condições estabelecidas na Directiva 93/75/CEE~~ ⇒ referidos no artigo 6.º da presente directiva, na Directiva 2000/59/CE, na Directiva 2002/59/CE e, se adequado, no Regulamento (CE) n.º 725/2004 ↔.
3. Navios que tenham sido objecto de relatório ou notificação por outro Estado-Membro.

↓ texto renovado

4. Navios relativamente aos quais um Estado-Membro tenha comunicado o incumprimento da Recomendação sobre a navegação nas entradas do Mar Báltico que figura nos anexos à resolução MSC.138(76) da IMO.

¹ JO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

² JO L 247 de 5. 10. 1993, p. 19

↓98/42/CE n.º 2 do art. 1.º e
ponto 1 do anexo (adaptado)
→₁ 1999/97/CE n.º 3 do art. 1.º e
ponto 1.a) do anexo
⇒ texto renovado

5. 4. Navios que tenham sido objecto de relatório ou denúncia do comandante, de um membro da tripulação ou de qualquer pessoa ou organização com interesse legítimo na segurança da exploração do navio, nas condições de vida e de trabalho a bordo ou na prevenção da poluição, a menos que o Estado-Membro em causa considere o relatório ou denúncia manifestamente infundados; ~~a identidade da pessoa que apresentou o relatório ou a queixa não deve ser revelada ao comandante nem ao proprietário do navio em causa.~~

6. 5. Navios:

- a) envolvidos num abalroamento, naufrágio ou encalhe quando em rota para o porto;
- b) alegadamente violadores das disposições relativas à descarga de substâncias ou efluentes nocivos;
- c) que tenham manobrado de modo irregular ou perigoso, não respeitando as medidas de organização do tráfego, adoptadas pela OMI, ou os procedimentos e práticas de uma navegação segura; ou
- d) cujo modo de operação represente um perigo para pessoas, bens ou o ambiente.

7. 6. Navios suspensos →₁ou retirados← da sua classe por razões de segurança ~~no decurso dos seis meses anteriores~~ ⇒ desde a última inspecção na União Europeia ou na região do MOU de Paris. ⇐.

↓ texto renovado (adaptado)

8. Navios cujos certificados tenham sido emitidos por uma antiga organização reconhecida à qual tiver sido revogado o reconhecimento em conformidade com o artigo 9.º da Directiva XX/XX relativa à regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas.

↓ 2001/106/CE n.º 19 do art. 1.º
(adaptado)
⇒ texto renovado

B. II. FACTOR GLOBAL DE SELECÇÃO

⇒ A autoridade competente seleccionará os navios a seguir enumerados por ordem decrescente, segundo a ordem de prioridade resultante do nível dos respectivos factores de selecção indicados na base de dados das inspecções. ~~Os navios a seguir indicados serão considerados prioritários para inspecção.~~

1. Navios que escalem o porto de um Estado-Membro pela primeira vez ou após uma ausência de doze meses ou mais. Na aplicação deste critério , os Estados-Membros devem ter igualmente em conta as inspecções já efectuadas por membros do Paris MOU. Na falta de dados adequados para tal fim, os Estados-Membros basear-se-ão nos dados ~~da SIRENAC~~ disponíveis da base de dados das inspecções e inspecionarão os navios que não constem dessa base ~~não registados nesta base de dados após a sua entrada em funcionamento em 1 de Janeiro de 1993.~~
2. Navios que não tenham sido inspecionados por nenhum Estado-Membro no decurso dos seis meses anteriores.
3. Navios cujos certificados oficiais de construção e equipamento, emitidos nos termos das convenções, e cujos certificados de classificação tenham sido passados por uma organização não reconhecida nos termos da Directiva 94/57/CE do Conselho.
4. Navios que arvorem pavilhão de um Estado cuja taxa de imobilização, calculada com base nos três últimos anos de inspecções registadas na base de dados das inspecções, justifique a sua inclusão ~~que figure~~ na lista negra ~~publicada~~ estabelecida no relatório anual do Paris MOU.
5. Navios que tenham sido autorizados a deixar o porto ou ancoradouro de um Estado-Membro sob certas condições, nomeadamente:
 - a) Rectificação das anomalias antes da largada;
 - b) Rectificação das anomalias no porto de escala seguinte;
 - c) Rectificação das anomalias no prazo de 14 dias;
 - d) Outras condições relativas a anomalias.

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

6. Navios relativamente aos quais tenham sido registadas anomalias aquando de uma inspecção anterior, segundo o número de anomalias.

7. Navios que tenham sido imobilizados num porto ⇨ ou ancoradouro ⇩ anterior.
8. Navios que arvorem pavilhão de um Estado que não tenha ratificado todas as convenções internacionais pertinentes referidas no artigo 2º da presente directiva.
9. Navios classificados por ⇨ sociedades de classificação descritas como tendo um nível de desempenho «baixo» ou «muito baixo» no quadro «taxas trienais de imobilização por sociedade de classificação» publicado pelo MOU de Paris ⇩ ~~uma sociedade de classificação com um grau de anomalias superior à média.~~

↓ 2001/106/CE n.º 19 do art. 1.º
(adaptado)
⇨ texto renovado

- ~~10.~~ Navios das categorias referidas na parte B do anexo VIII ~~A do anexo V.~~
- ~~11.~~ Navios com mais de 13 anos de idade.

~~Ao determinar a ordem de prioridade para inspeção dos navios atrás enumerados a autoridade competente deve ter em conta o factor global de selecção indicado no sistema de informação SIRENAC, em conformidade com o anexo I, parte I, do MOU de Paris. Os pontos 5, 6 e 7 dizem respeito apenas às inspeções efectuadas nos últimos 12 meses. O factor global de selecção não pode ser inferior à soma dos valores correspondentes aos pontos 3, 4, 8, 9, 10 e 11.~~

~~Todavia,~~ Para efeitos do n.º 3 do artigo 8.º ~~4 do artigo 7º~~, o factor global de selecção não terá em conta o ponto 10.

⇨ Para efeitos dos pontos 4 e 9, as listas definidas pelo MOU de Paris entrarão em vigor em 1 de Julho do ano seguinte ao ano que serve de base às estatísticas. ⇩

ANEXO II

Principais elementos do regime comunitário de inspecção pelo Estado do porto (conforme referido no n.º 2 do artigo 5.º)

O regime comunitário de inspecção pelo Estado do porto inclui os seguintes elementos:

I. PERFIL DE RISCO DO NAVIO

O perfil de risco de um navio é determinado pela combinação dos seguintes parâmetros:

a) Tipo de navio

Considera-se que os navios de passageiros, os navios petroleiros, os navios de transporte de produtos químicos, os navios de transporte de gás e os navios graneleiros representam um risco mais elevado.

b) Idade do navio

Considera-se que os navios mais antigos representam um risco mais elevado.

c) Desempenho do Estado de bandeira

- i) Considera-se que os navios que arvoram pavilhão de um Estado com uma alta taxa de imobilização na UE e na região do MOU de Paris representam um risco mais elevado.
- ii) Considera-se que os navios que arvoram pavilhão de um Estado com uma baixa taxa de imobilização na UE e na região do MOU de Paris representam um risco menos elevado.
- iii) Considera-se que os navios que arvoram pavilhão de um Estado objecto de uma auditoria independente efectuada nos termos do Código de aplicação dos instrumentos obrigatórios da IMO, que tenha demonstrado a conformidade com os instrumentos relevantes representam um risco menos elevado.

d) Organizações reconhecidas

- i) Considera-se que os navios cujos certificados tenham sido emitidos por organizações reconhecidas com um nível de desempenho baixo ou muito baixo relativamente às suas taxas de imobilização na UE e na região do MOU de Paris representam um risco mais elevado.
- ii) Considera-se que os navios cujos certificados tenham sido emitidos por organizações reconhecidas com um nível de desempenho elevado relativamente às suas taxas de imobilização na UE e na região do MOU de Paris representam um risco menos elevado.

iii) Considera-se que os navios relativamente aos quais tenham sido emitidos certificados por organizações reconhecidas nos termos da Directiva 94/57/CE do Conselho representam um risco menos elevado.

e) Desempenho da companhia

i) Considera-se que os navios de uma companhia com um desempenho baixo ou muito baixo, conforme determinado pelas taxas de anomalias e imobilização dos seus navios na Comunidade e na região do MOU de Paris, representam um risco mais elevado.

ii) Considera-se que os navios de uma companhia com um desempenho elevado, conforme determinado pelas taxas de anomalias e imobilização dos seus navios na Comunidade e na região do MOU de Paris, representam um risco menos elevado.

f) Historial das inspecções na Comunidade e na região do MOU de Paris

i) Considera-se que os navios que tenham sido imobilizados mais de uma vez representam um risco mais elevado.

ii) Considera-se que os navios que não tenham sido imobilizados nos 36 meses anteriores e tenham registado poucas anomalias representam um risco menos elevado.

3. Os parâmetros de risco referidos no ponto 2 serão combinados para determinar os seguintes perfis de risco para os navios:

– risco elevado

– risco normal

– risco baixo

Na determinação destes perfis de risco será dado maior destaque aos parâmetros relativos ao desempenho do Estado de bandeira, das sociedades de classificação e das companhias.

II – INSPECÇÃO DOS NAVIOS

Os navios que façam escala em portos comunitários serão sujeitos a inspecções periódicas regulares e a inspecções adicionais sempre que surjam factores imprevistos.

1. Inspeções periódicas

Os intervalos entre inspecções periódicas serão determinados em função do perfil de risco do navio. O intervalo entre inspecções periódicas dos navios com um perfil de risco elevado não pode exceder seis meses. O intervalo entre inspecções periódicas dos navios com outros perfis de risco aumenta à medida que o risco diminui.

Os Estados-Membros realizarão inspeções periódicas:

- aos navios com um perfil de risco elevado que não tenham sido inspeccionados num porto da União Europeia ou da região do MOU de Paris durante os últimos seis meses. Estes navios são elegíveis para inspeção a partir do quinto mês;
- aos navios com um perfil de risco normal que não tenham sido inspeccionados num porto da União Europeia ou da região do MOU de Paris durante os últimos doze meses. Estes navios são elegíveis para inspeção a partir do décimo mês;
- aos navios com um perfil de risco baixo que não tenham sido inspeccionados num porto da União Europeia ou da região do MOU de Paris durante os últimos trinta e seis meses. Estes navios são elegíveis para inspeção a partir do vigésimo quarto mês.

2. Inspeções adicionais

Os navios em relação aos quais se verificarem os seguintes factores imprevistos serão sujeitos a inspeção independentemente do período decorrido desde a última inspeção periódica:

- Navios que tenham sido suspensos ou retirados da sua classe por motivos de segurança desde a última inspeção na União Europeia ou na região do MOU de Paris.
- Navios cujos certificados tenham sido emitidos por uma antiga organização reconhecida à qual tiver sido revogado o reconhecimento posteriormente à última inspeção na União Europeia ou na região do MOU de Paris.
- Navios que tenham sido objecto de relatório ou notificação por outro Estado-Membro.
- Navios que não possam ser identificados na base de dados das inspeções.
- Navios:
 - envolvidos num abalroamento, naufrágio ou encalhe quando em rota para o porto;
 - alegadamente violadores das disposições relativas à descarga de substâncias ou efluentes nocivos;
 - que tiverem manobrado de modo irregular ou perigoso, não respeitando as medidas de organização do tráfego adoptadas pela IMO ou os procedimentos e práticas de uma navegação segura;
 - cujo modo de operação represente um perigo para pessoas, bens ou o ambiente; ou
 - não conformes com as recomendações em matéria de navegação adoptadas pela IMO.
- Navios relativamente aos quais um piloto ou as autoridades portuárias tenham comunicado a existência de deficiências que possam comprometer a sua navegação segura ou constituir uma ameaça para o ambiente, em conformidade com o artigo 17.º da presente directiva.

- Navios relativamente aos quais não tenham sido cumpridos os deveres de comunicação relevantes referidos no artigo 6.º da presente directiva, na Directiva 2000/59/CE, na Directiva 2002/59/CE e, se adequado, no Regulamento (CE) n.º 725/2004.
- Navios que tenham sido objecto de relatório ou denúncia do comandante, de um membro da tripulação ou de qualquer pessoa ou organização com interesse legítimo na segurança da exploração do navio, nas condições de vida e de trabalho a bordo ou na prevenção da poluição, a menos que o Estado-Membro em causa considere o relatório ou denúncia manifestamente infundados.
- Navios que tenham sido imobilizados antes dos últimos três meses.
- Navios em relação aos quais tenham sido comunicadas anomalias importantes.
- Navios em relação aos quais tenham sido comunicados problemas relativos à carga, em especial em caso de cargas nocivas ou perigosas.
- Navios cujo modo de operação representa um perigo para pessoas, bens ou o ambiente.

3. Âmbito das inspecções

As inspecções periódicas e adicionais incluirão um exame de zonas pré-identificadas em cada navio, que poderão variar em função do tipo de navio, do tipo de inspecção e dos resultados de anteriores controlos pelo Estado do porto. As inspecções periódicas de navios com um perfil de risco elevado e de navios que representam um risco mais elevado devido ao seu tipo e idade, bem como as reinspecções de navios relativamente aos quais tenha sido tomada uma decisão de proibição de acesso em conformidade com o anexo XII, serão mais aprofundadas.

A base de dados das inspecções indicará os elementos para identificar as zonas de risco a examinar em cada inspecção.

III – DEVERES DE INSPECÇÃO DOS ESTADOS-MEMBROS

Os Estados-Membros contribuirão equitativamente para o objectivo de inspecionar todos os navios elegíveis que façam escala em portos da UE.

Cada Estado-Membro realizará uma parte do total das inspecções necessárias na região do MOU de Paris. Esta parte é determinada em função do número de navios que fazem escala nos portos do Estado-Membro em questão relativamente à soma do número de navios que fazem escala em cada Estado-Membro.

O cumprimento do objectivo acima referido pelos Estados-Membros será avaliado à luz do número de inspecções periódicas não realizadas.

Será estabelecido um mecanismo adequado para repartir as inspecções pelos Estados-Membros de forma equilibrada.

ANEXO III

☒ Comunicação ☒

(conforme ☒ previsto ☒ no artigo 6.º)

1. O operador, agente ou comandante de um navio elegível para uma inspecção alargada em conformidade com o n.º 1 do artigo 8.º em rota para um porto ou ancoradouro de um Estado-Membro comunicará as informações a seguir indicadas à autoridade portuária ou à autoridade ou organismo designado para o efeito, pelo menos três dias antes da hora estimada de chegada do navio ao porto ☒ ou ancoradouro ☒, ou antes de o navio zarpar do porto ☒ ou ancoradouro ☒ anterior, se se prever que a viagem dure menos de três dias:

- a) identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação IMO ou número MMSI);
- b) duração prevista da escala;
- c) para os navios-tanque:
 - i. configuração: casco simples, casco simples com SBT, casco duplo,
 - ii. condição dos tanques de carga e de lastro: cheios, vazios, em atmosfera inerte,
 - iii. volume e natureza da carga;
- d) operações programadas no porto ou ancoradouro de destino (carga, descarga, outras);
- e) vistorias obrigatórias programadas e trabalhos importantes de manutenção e reparação a efectuar no porto ou ancoradouro de destino;
- f) data da última inspecção alargada no âmbito do MOU de Paris.

2. Os operadores, agentes ou comandantes de outros navios em rota para um porto de um Estado-Membro devem ☒ comunicar ☒ a sua chegada em conformidade com o artigo 4.º da Directiva 2002/59/CE.

3. Após receber as informações acima indicadas, a autoridade portuária ou o organismo em causa transmiti-las-ão à autoridade competente para a inspecção pelo Estado do porto. Utilizar-se-ão sempre que possível, meios electrónicos.

4. Os procedimentos e formatos desenvolvidos pelos Estados-Membros para efeitos do presente anexo devem satisfazer as disposições pertinentes estabelecidas na Directiva 2002/59/CE no que se refere às ☒ comunicações pelos ☒ navios.

↓ 95/21/CE (adaptado)

ANEXO IV H

LISTA DE CERTIFICADOS E DOCUMENTOS

(conforme referidoa no n.º 1 do artigo 7.º ~~6.º~~)

1. Certificado internacional de arqueação (1969)
2. – Certificado de segurança para navio de passageiros
- Certificado de segurança de construção para navio de carga
- Certificado de segurança do equipamento para navio de carga
- Certificado de segurança radiotelegráfica para navio de carga
- Certificado de segurança radiotelefónica para navio de carga
- Certificado de segurança radioelétrica para navio de carga

↓ 1999/97/CE n.º 4, alínea a), do art. 1.º

- Certificado de dispensa, incluindo, quando necessário, a lista das cargas

↓ 95/21/CE (adaptado)

- Certificado de segurança para navio de carga

↓ texto renovado

3. Certificado internacional de protecção do navio (ISSC)

4. Cadastro sinóptico contínuo

↓ 95/21/CE

5. 3 Certificado internacional para o transporte de gases liquefeitos a granel

- Certificado para o transporte de gases liquefeitos a granel

6. 4 Certificado internacional para o transporte de produtos químicos perigosos a granel

- Certificado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel

- ~~7. 5.~~ Certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos
- ~~8. 6.~~ Certificado internacional de prevenção da poluição para o transporte de substâncias líquidas nocivas a granel
- ~~9. 7.~~ Certificado internacional das linhas de carga (1966)
- Certificado internacional de isenção do bordo livre
- ~~10. 8.~~ Livro de registo de hidrocarbonetos, partes I e II
- ~~11. 9.~~ Livro de registo da carga
-

↓ 2001/106/CE n.º 20, alínea a),
do art.1.º
⇒ texto renovado

~~12. 10.~~ Documento relativo à lotação mínima de segurança

~~13. 10a.~~ Certificados ⇨ ou quaisquer outros documentos ⇩ emitidos nos termos da Convenção STCW

↓ 95/21/CE

~~14. 11.~~ Certificados médicos (em conformidade com a Convenção n.º 73 da OIT, relativa aos exames médicos dos marítimos)

↓ texto renovado

15. Quadro da organização do trabalho a bordo (Convenção n.º 180 da OIT e STCW 95)

16. Registos das horas de trabalho e descanso dos marítimos (Convenção n.º 180 da OIT)

↓ 95/21/CE

~~17. 12.~~ Informações sobre a estabilidade

↓98/42/CE n.º 2 do art. 1.º e
ponto 2.1 do anexo

18. ~~13.~~ Cópia do documento de conformidade e do certificado de gestão da segurança emitidos nos termos do Código internacional de gestão para a segurança da exploração dos navios e a prevenção da poluição (SOLAS, Capítulo IX)

↓ 95/21/CE (adaptado)

19. ~~14.~~ Certificados relativos à robustez do casco e às instalações das máquinas emitidos pela organização reconhecida ~~sociedade de classificação~~ em questão (apenas se o navio mantiver a sua classificação por uma organização reconhecida ~~sociedade de classificação~~)

↓98/42/CE n.º 2 do art. 1.º e
ponto 2.2 do anexo
⇒ texto renovado

20. ~~15.~~ Documento comprovativo de que o navio satisfaz os requisitos aplicáveis ao transporte de mercadorias perigosas

21. ~~16.~~ Certificado de segurança para embarcação de alta velocidade e licença de exploração de embarcação de alta velocidade

22. ~~17.~~ Lista ou manifesto, ou plano de estiva detalhado, das mercadorias perigosas

23. ~~18.~~ Diário de bordo onde são registados os ensaios e exercícios ⇒ , incluindo exercícios de protecção, ⇐ e diário onde são registadas as inspecções e operações de manutenção dos meios e dispositivos de salvação ⇒ , bem como meios e dispositivos de combate a incêndios ⇐

24. ~~19.~~ Certificado de segurança para navio especializado

25. ~~20.~~ Certificado de segurança para unidade móvel de perfuração *offshore*

26. ~~21.~~ Para navios petroleiros, os registos do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro

27. ~~22.~~ Rol de chamada, plano de combate a incêndios e, para navios de passageiros, plano para limitação de avarias

28. ~~23.~~ Plano de bordo de emergência em caso de poluição por hidrocarbonetos

29. ~~24.~~ Registos dos relatórios de vistoria (para graneleiros e petroleiros)

30. ~~25.~~ Relatórios das inspecções precedentes efectuadas pelo Estado do porto

31. ~~26.~~ Para navios ro-ro de passageiros, informação sobre a razão A/A_{max}

32. ~~27.~~ Documento de autorização de transporte de grão

33. ~~28.~~ Manual de fixação da carga

↓ 1999/97/CE n.º 4, alínea b), do art. 1.º

34. ~~29.~~ Plano de gestão e livro de registo do lixo

35. ~~30.~~ Sistema de apoio à tomada de decisões para comandantes de navios de passageiros

36. ~~31.~~ Plano de cooperação SAR para navios de passageiros que operam em ligações fixas

37. ~~32.~~ Lista de limitações operacionais para navios de passageiros

38. ~~33.~~ Caderno de navio graneleiro

39. ~~34.~~ Plano de carga e descarga para navios graneleiros

↓ 2001/106/CE n.º 20, alínea b), do art. 1.º (adaptado)

40. ~~35.~~ Certificado de seguro ou qualquer outra garantia financeira de responsabilidade civil para o risco de poluição ☒ por hidrocarbonetos ☒ (Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, 1992)

↓ texto renovado (adaptado)

41. Certificado exigido ao abrigo da Directiva 2006/XX/CE relativa à responsabilidade civil e às garantias financeiras dos proprietários de navios

42. Certificado exigido ao abrigo do Regulamento (CE) n.º XXXX/2006 relativo à responsabilidade dos transportadores de passageiros por mar e por ☒ via navegável interior ☒ em caso de acidente

↓98/42/CE n.º 2 do art. 1.º e
ponto 3 do anexo (adaptado)
→₁ 2001/106/CE n.º 21 do art. 1.º

ANEXO ~~IX~~ V ~~XI~~ III

**EXEMPLOS DE «MOTIVOS INEQUÍVOCOS» PARA INSPECÇÃO
APROFUNDADA**

(como referido no n.º 3 do artigo ~~7.º~~ ~~6.º~~)

1. Navios identificados na parte B.I e parte B.II, pontos II-3, II-4, II-5b, II-5c →₁ e II-8, ← do anexo I.
2. Manutenção inadequada do livro de registo de hidrocarbonetos.
3. Inexactidões apuradas quando da verificação dos certificados e outros documentos (~~ver n.º 1, alínea a), e n.º 2 do artigo 6.º~~).

↓98/42/CE n.º 2 do art. 1.º e
ponto 3 do anexo (adaptado)

Indicações de incapacidade dos membros da tripulação para respeitarem o disposto, ~~IX~~ relativamente à comunicação a bordo, ~~XI~~ no artigo ~~6.º~~ ~~IX~~ 17.º ~~IX~~ da Directiva ~~94/58/CE do Conselho, de 22 de Novembro de 1994, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos~~ ~~IX~~ 2001/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ~~IX~~¹.

↓ texto renovado

5. Certificado obtido de forma fraudulenta ou cujo detentor não é a pessoa em nome da qual foi inicialmente emitido.
6. O comandante ou um oficial ou um marítimo da mestrança e marinagem do navio tem um certificado emitido por um país que não ratificou a Convenção STCW.

↓98/42/CE n.º 2 do art. 1.º e
ponto 3 do anexo

- ~~7. 5.º~~ Provas de que as operações de carga ou outras não são efectuadas de modo seguro ou de acordo com as orientações da OMI, por exemplo de que o teor de oxigénio nas condutas que transportam o gás inerte para os tanques de carga é superior ao máximo previsto.

¹ JO L 136 de 18.5.2001, p. 17.

- ~~8. 6.~~ Não apresentação, pelo comandante de um navio petroleiro, dos registos do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro.
- ~~9. 7.~~ Falta de um rol de chamada actualizado ou existência de membros da tripulação que desconhecem os seus deveres em caso de incêndio ou de abandono do navio.
- ~~10. 8.~~ Emissão de falsos sinais de perigo não seguida pelos procedimentos de anulação adequados.
- ~~11. 9.~~ Falta de equipamentos ou dispositivos fundamentais exigidos pelas convenções.
- ~~12. 10.~~ Condições de excessiva insalubridade a bordo.
- ~~13. 11.~~ Indícios evidentes, a partir das impressões gerais e observações dos inspectores, de existirem deterioração ou anomalias graves no casco ou estrutura susceptíveis de comprometerem a integridade estrutural, a estanquidade ou a estanquidade às intempéries, do navio.
- ~~14. 12.~~ Informações ou provas de que o comandante ou a tripulação não estão familiarizados com as operações de bordo essenciais para a segurança da navegação ou a prevenção da poluição ou de não terem sido realizadas tais operações.
-

↴ texto renovado

15. Ausência de um quadro da organização do trabalho a bordo ou dos registos das horas de trabalho e descanso dos marítimos.

↓ 98/42/CE n.º 2 do art. 1.º e
ponto 4 do anexo (adaptado)
⇒ texto renovado

ANEXO ~~IX~~ VI ~~IX~~ IV

PROCEDIMENTOS PARA A INSPECÇÃO DOS NAVIOS

(como referido no n.º ~~5~~ 4 do artigo ~~7.º~~ 6.º)

1. Princípios da lotação de segurança (Resolução ~~IX~~ A.890(21) da IMO conforme alterada ~~IX~~ A.481(XII) da OMI e anexos «~~Contents of Minimum Safe Manning Document~~» (anexo 1) e «~~Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning~~» [anexo 2]).
2. ~~As~~ Disposições do Código marítimo internacional para o transporte de mercadorias perigosas
3. Publicação da Organização Mundial do Trabalho (OIT) «*Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for procedures*»
4. Anexo I, «*Port State Control Procedures*», do MOU de Paris ⇒ e as instruções ou directrizes pertinentes emitidas pelo MOU de Paris ⇐

↓ texto renovado

5. Resolução MSC.159(78) da IMO (adoptada em 21 de Maio de 2004) «*Interim guidance on control and compliance measures to enhance maritime security*».

ANEXO VII

Procedimentos para o controlo dos navios em aspectos ligados à protecção do transporte marítimo

(conforme referido no n.º 6 do artigo 7.º)

A. Antes do embarque

1. As presentes directrizes só se aplicam aos navios referidos nos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 725/2004 e que não arvoreem pavilhão do Estado do porto de inspecção.

2. Os inspectores devem ter conhecimento do nível de protecção da instalação portuária em que o navio irá ser inspecionado.

3. Os relatórios ou denúncias relacionados com a protecção do transporte marítimo recebidos pelos inspectores antes de embarcarem no navio devem ser transmitidos à autoridade competente para a protecção do transporte marítimo¹, que decidirá da prioridade de uma inspecção de protecção por um oficial de protecção devidamente autorizado.

4. Embora o comandante do navio tenha liberdade de decisão no que se refere à protecção do navio, não pode recusar o acesso de um inspector devidamente autorizado para realizar uma inspecção. Pode haver casos em que a realização de uma inspecção pelo Estado do porto seja obrigatória, mas em que o comandante tente limitar a inspecção por motivos de protecção. Caso considere que não se trata de uma pretensão razoável, o inspector deve consultar a autoridade competente para a protecção do transporte marítimo.

5. Os inspectores devem ter conhecimento de que as medidas de protecção estabelecidas para um navio no nível de protecção 3 podem limitar o âmbito da inspecção de «segurança» pelo Estado do porto.

Por exemplo, poderá não ser autorizado um treino de emergência completo. Poderão igualmente existir circunstâncias em que a autoridade competente para a protecção do transporte marítimo limite a actividade de inspecção pelo Estado do porto.

B. Inspeção inicial

Durante a inspeção inicial, o inspector deverá:

1. Ao aproximar-se e embarcar no navio e ao movimentar-se no mesmo, tomar nota dos aspectos relacionados com a protecção definidos nas directrizes relevantes do MOU de Paris, tendo em conta o nível de protecção imposto pelo porto e pelo navio. Os inspectores não são obrigados a ensaiar o sistema de protecção e apenas devem considerar as questões que se colocarem durante a sua actividade normal a bordo.

¹ A autoridade designada pelo Estado para aplicar medidas de protecção.

2. Verificar a presença a bordo de um certificado internacional de protecção do navio (ISSC) ou de um certificado ISSC provisório válidos, emitidos pela Administração do navio, uma organização autorizada pela mesma ou por outro Estado a pedido da Administração.

3. Perguntar ao comandante qual o nível de protecção observado pelo navio e confirmar se este corresponde, pelo menos, ao nível imposto pelo porto.

4. Ao verificar outra documentação, solicitar provas da realização de treinos de protecção com uma frequência adequada - pelo menos de 3 em 3 meses, mas igualmente a seguir a determinadas mudanças de tripulação (Código ISPS, secção 13 da Parte A e pontos 13.6 e 13.7 da Parte B) - e obter informações sobre qualquer exercício que envolva o navio.

5. Verificar os registos das dez últimas escalas em instalações portuárias, incluindo qualquer interface navio/porto ou navio/navio, compreendendo, para cada interface:

- o nível de protecção a que operava o navio – medidas de protecção especiais ou adicionais tomadas,

- a manutenção de medidas adequadas de protecção do navio durante qualquer actividade navio/navio.

6. Avaliar se os membros fundamentais do pessoal do navio são capazes de comunicar efectivamente entre si.

C. Motivos inequívocos

1. O inspector pode estabelecer motivos inequívocos para medidas de controlo adicionais em matéria de protecção durante a inspecção PSC inicial, nomeadamente:

1.1. Certificado ISSC inválido ou caducado;

1.2. Nível de protecção do navio inferior ao do porto;

1.3. Treinos relacionados com a protecção do navio não efectuados;

1.4. Registos das 10 últimas interfaces navio/porto ou navio/navio incompletos;

1.5. Provas ou constatações de que membros fundamentais do pessoal do navio não são capazes de comunicar entre si;

1.6. Provas, com base na observação dos aspectos enumerados no anexo 2, de anomalias graves das disposições de protecção;

1.7. Informações de terceiros, como relatórios ou denúncias com informações relacionadas com aspectos da protecção;

1.8. O navio dispõe de um certificado ISSC provisório emitido consecutivamente ao inicial e, no juízo profissional do inspector, um dos propósitos do navio ou da companhia ao requerer tal certificado era subtrair-se à plena aplicação das disposições do capítulo XI-2 da SOLAS 74 e da parte A do Código ISPS transcorrido o período de validade do certificado provisório inicial. A parte A

do Código ISPS especifica as circunstâncias de emissão dos certificados provisórios.

2. Caso estabeleça motivos inequívocos conforme acima descritos, o inspector informará imediatamente a autoridade competente para a protecção do transporte marítimo (a menos que o inspector também seja um oficial de protecção devidamente autorizado). A referida autoridade competente decidirá, então, quais as medidas de controlo adicionais necessárias, tendo em conta o nível de protecção em conformidade com a regra 9 do capítulo XI da Solas.
3. O estabelecimento de outros motivos inequívocos que não os acima referidos é da competência do oficial de protecção devidamente autorizado.

D. Medidas de controlo adicionais

1. Caso não haja a bordo um certificado ISSC ou um certificado ISSC provisório válidos, o inspector imobilizará o navio e aplicará o procedimento de imobilização previsto no anexo XI da presente directiva.
2. Todas as outras medidas de controlo serão decididas pela autoridade competente para a protecção do transporte marítimo. Essas medidas são enumeradas no capítulo XI-2 da SOLAS 74.
3. Com reserva das regras previstas na legislação comunitária, legislação nacional e convénios, a autoridade competente para a protecção do transporte marítimo pode solicitar ao inspector que faça outras verificações antes de tomar uma decisão ou até que oficiais de protecção devidamente autorizados possam embarcar no navio.

Essas verificações limitar-se-ão:

- a) à comprovação da existência a bordo de um plano de protecção e da presença a bordo do oficial de protecção do navio;
- b) à comprovação de que o comandante e o pessoal do navio, em especial o oficial de protecção, o oficial de serviço e a(s) pessoa(s) que controla(m) o acesso conhecem os procedimentos de bordo essenciais em matéria de protecção;
- c) à comprovação de que o oficial de protecção do navio e o oficial de protecção da instalação portuária estabeleceram contacto;
- d) à comprovação de que existem registos para a manutenção do sistema de protecção do navio, incluindo:
 - auditorias e análises internas das actividades de protecção,
 - revisão periódica da avaliação da protecção do navio,
 - revisão periódica do plano de protecção do navio,
 - aplicação das eventuais alterações ao plano de protecção do navio,

- manutenção, calibragem e ensaio do equipamento de protecção existente a bordo, incluindo o ensaio do sistema de alerta de protecção do navio;
- c) ao controlo dos registos de eventuais
- ameaças à segurança,
 - violações da segurança,
 - alterações do nível de protecção,
 - comunicações directamente relacionadas com a protecção do navio.
4. Sempre que o único meio de verificar ou rectificar a inconformidade for a revisão das disposições relevantes do plano de protecção do navio, é excepcionalmente autorizado o acesso limitado a secções específicas do plano relacionadas com as situações de inconformidade, mas apenas com o consentimento do Estado de bandeira ou do comandante do navio em questão. Essas secções específicas são enumeradas na parte A do código ISPS.
5. Certas disposições do plano relacionadas com determinadas informações confidenciais não podem ser sujeitas a inspecção, salvo acordo do Estado de bandeira.
- Essas secções específicas são enumeradas na parte A do código ISPS.
6. Se a autoridade competente para a protecção do transporte marítimo tomar medidas de controlo adicionais que limitem o âmbito ou impeçam a conclusão da inspecção de «segurança» pelo Estado do porto, o inspector deverá entrar em contacto com a mesma e esforçar-se por concluir a referida inspecção uma vez o navio desembarcado. O princípio de não atrasar indevidamente um navio mantém-se. Contudo, a ocorrência de violações da segurança justificaria, normalmente, que o inspector concluísse a inspecção de «segurança» inicial ou a continuasse se houvesse motivos inequívocos para uma inspecção aprofundada dos aspectos não relacionados com a protecção.
7. Se a autoridade competente para a protecção do transporte marítimo decidir expulsar o navio, o inspector deverá certificar-se de que esta está plenamente consciente das eventuais consequências para a segurança e/ou o ambiente de o navio abandonar o posto de atracação e/ou se fazer ao mar, incluindo eventuais riscos da interrupção das operações de carga. A autoridade competente para a protecção do transporte marítimo decidirá das medidas necessárias tendo em conta todos os riscos.
8. Se um navio for imobilizado por motivos não relacionados com a protecção, mas for expulso antes de a imobilização ser levantada, essa imobilização será tida em conta para fins de proibição do acesso, em conformidade com o artigo 10.º.

↓ 2001/106/CE n.º 22 do art. 1.º
(adaptado)

ANEXO VIII

PROCEDIMENTOS PARA A INSPECÇÃO ALARGADA DE NAVIOS

(conforme referido no artigo 8.º)

↓ texto renovado

A. MEDIDAS PARA FACILITAR AS INSPECÇÕES ALARGADAS

Após recepção de uma comunicação de um navio elegível para inspeção alargada, a autoridade competente confirmará sem demora ao navio se a inspeção alargada se irá ou não realizar.

O operador ou o comandante do navio devem prever tempo suficiente no programa de operações para permitir a realização da inspeção alargada.

Sem prejuízo das medidas de controlo necessárias para efeitos de protecção, o navio deve permanecer no porto ou ancoradouro até à conclusão da inspeção.

↓ 2001/106/CE n.º 22 do art. 1.º
(adaptado)
⇒ texto renovado

B. CATEGORIAS DE NAVIOS SUJEITOS A INSPECÇÃO ALARGADA (nos termos do n.º 1 do artigo 8.º ~~7.º~~)

1. Navios-tanque para transporte de gás e produtos químicos com mais de ⇒ 12 ⇐ ~~10~~ anos, determinados com base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.
2. Navios graneleiros com mais de 12 anos, determinados com base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.
3. Navios petroleiros com mais de 3 000 GT ~~toneladas de arqueação bruta~~ e mais de ⇒ 12 ⇐ ~~15~~ anos de idade, determinados com base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.
4. Navios de passageiros com mais de ⇒ 12 ⇐ ~~15~~ anos distintos dos navios de passageiros referidos nas alíneas a) e b) do artigo 2º, da Directiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade.

↓2001/106/CE n.º 22 do art. 1.º
(adaptado)

~~**B. INFORMAÇÕES A COMUNICAR À AUTORIDADE COMPETENTE (NOS TERMOS DO N.º 3 ALÍNEA A) DO ARTIGO 7.º)**~~

~~A. Nome do navio~~

~~B. Pavilhão~~

~~C. Número OMI de identificação do navio, se for caso disso~~

~~D. Tonelagem de porte bruto~~

~~E. Data de construção do navio determinada com base na data que consta nos certificados de segurança do navio~~

~~F. Para os navios tanque:~~

~~F.a. configuração: casco simples, casco simples com SBT, casco duplo,~~

~~F.b. condição dos tanques de carga e de lastro: cheios, vazios, em atmosfera inerte,~~

~~F.c. volume e natureza da carga~~

~~G. Hora estimada de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotagem, conforme exigido pela autoridade competente~~

~~H. Duração prevista da escala~~

~~I. Operações previstas no porto de destino (carga, descarga, outras)~~

~~J. Inspeções obrigatórias e manutenção de fundo previstas, bem como trabalhos de reparação a realizar no porto de destino.~~

C. PROCEDIMENTOS RELATIVOS À INSPECÇÃO ALARGADA DE CERTAS CATEGORIAS DE NAVIOS (nos termos do n.º 4 do artigo 8.º ~~5 do artigo 7.º~~)

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

↓ 2001/106/CE n.º 22 do art. 1.º
(adaptado)

1. **TODOS OS NAVIOS (todas as categorias da parte ~~A~~ B)**

↓ 2001/106/CE n.º 22 do art. 1.º
⇒ texto renovado

- ⇒ Falha simulada de energia eléctrica (ensaio de corte de energia) ⇐ ~~Corte de energia e arranque do gerador de emergência;~~
- Vistoria do sistema de iluminação de emergência
- Funcionamento da bomba de incêndio de emergência, com duas mangueiras ligadas à conduta principal
- Operação das bombas de porão
- Fecho das portas estanques
- Lançamento à água de uma baleeira de barlar
- Ensaio do sistema de paragem de emergência por controlo remoto das caldeiras, ventiladores e bombas de combustível
- Ensaio do aparelho de governo e do aparelho de governo auxiliar
- Vistoria das fontes de alimentação de emergência das instalações radioeléctricas
- Vistoria e, na medida das possibilidades, teste do separador da casa das máquinas

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

↓ 2001/106/CE n.º 22 do art. 1.º
(adaptado)

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

↓2001/106/CE n.º 22 do art. 1.º

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

3. NAVIOS GRANELEIROS

↓ 2001/106/CE n.º 22 do art. 1º
(adaptado)

Para além dos referidos no ponto ~~4~~ C(1) , poderão fazer parte integrante da inspecção alargada dos navios graneleiros os seguintes elementos:

↓2001/106/CE n.º 22 do art. 1.º

- possível corrosão dos fixos do equipamento do convés
- possível deformação e/ou corrosão das tampas das escotilhas
- possíveis fissuras ou corrosão nas anteparas transversais
- acesso aos porões de carga
- verificação de que se encontram a bordo os seguintes documentos, exame desses documentos e confirmação de que o Estado de bandeira ou a sociedade de classificação os subscreveram:

- (1) Relatórios de vistorias estruturais
- (2) Relatórios de avaliação do estado do navio
- (3) Relatórios de medição das espessuras
- (4) Documento descritivo referido na Resolução A.744(18) da OMI.

4. NAVIOS PETROLEIROS

↓ 2001/106/CE n.º 22 do art. 1.º
(adaptado)

Para além dos referidos no ponto 4.1 C(1), poderão fazer parte integrante da inspeção alargada dos navios petroleiros os seguintes elementos:

↓ 2001/106/CE n.º 22 do art. 1.º

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

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

↓ 2001/106/CE n.º 22 do art. 1.º
(adaptado)

Para além dos referidos no ponto 4 C(1), poderão fazer parte integrante da inspecção alargada dos navios de passageiros os seguintes elementos:

↓ 2001/106/CE n.º 22 do art. 1.

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

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

↓ 2001/106/CE n.º 22 do art. 1.
(adaptado)

ANEXO ~~IX~~ ~~IX~~ ~~IX~~

↓ texto renovado (adaptado)

**DISPOSIÇÕES RELATIVAS À ~~PROIBIÇÃO~~ ~~DE ACESSO~~ AOS PORTOS
COMUNITÁRIOS**

(conforme referido no artigo 10.º)

↓ 2001/106/CE n.º 25 do art. 1º

**~~A. CATEGORIAS DE NAVIOS SUJEITOS A RECUSA DE ACESSO AOS PORTOS
COMUNITÁRIOS~~**

~~(nos termos do n.º 1 do artigo 7º B)~~

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

↓ texto renovado (adaptado)

**A. CRITÉRIOS PARA A ~~PROIBIÇÃO~~ ~~DE ACESSO~~ (conforme referido no n.º 1 do
artigo 10.º))**

1. A ~~proibição~~ ~~de acesso~~ é aplicável a qualquer navio que arvore a bandeira de um Estado cuja taxa de imobilização justifique a sua inclusão na lista negra ou na lista cinzenta, conforme definido pelo MOU de Paris, que tenha sido imobilizado, ou objecto de uma ~~proibição~~ ~~de exploração~~ ao abrigo da Directiva 99/35/CE do Conselho, mais de duas vezes nos 36 meses anteriores, num porto de um Estado-Membro ou de um Estado signatário do MOU.
2. Para efeitos do n.º 1, a lista definida pelo MOU de Paris entrará em vigor anualmente, em 1 de Julho.

↓ 2001/106/CE n.º 25 do art. 1.º
(adaptado)
⇒ texto renovado

B. PROCEDIMENTOS RELACIONADOS COM A PROIBIÇÃO DE ACESSO AOS PORTOS COMUNITÁRIOS (nos termos do n.º 1 do artigo 10.º ~~2 do artigo 7.º B~~)

1. Sempre que se verificarem as condições descritas no ponto A ~~do artigo 7.º B~~, a autoridade competente do porto ⇒ ou ancoradouro ⇐ em que o navio ~~estiver~~ for imobilizado pela ~~segunda ou pela terceira vez, conforme for o caso,~~ informará por escrito o ⇒ comandante ⇐ ~~capitão e o proprietário ou o operador do navio da decisão de recusa de acesso tomada em relação ao navio~~ ⇒ de que será emitida uma proibição de acesso, aplicável logo que o navio saia do porto ou ancoradouro ⇐. ⇒ A proibição de acesso é aplicável logo que o navio saia do porto ou ancoradouro após terem sido remediadas as anomalias que conduziram à sua imobilização. ⇐

2. A autoridade competente deve igualmente comunicar a sua decisão por escrito à administração do Estado de bandeira, à sociedade de classificação em causa, aos outros Estados-Membros, ⇒ aos outros signatários do MOU, ⇐ à Comissão, ~~ao Centre Administratif des Affaires Maritimes~~ e ao Secretariado do MOU de Paris . ⇒ A autoridade competente deve igualmente actualizar, sem demora, a base de dados das inspecções com informações sobre a proibição de acesso. ⇐

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

⇓ texto renovado (adaptado)

3. A proibição de acesso só será revogada após um período de três meses a contar da data da sua emissão e quando se encontrarem satisfeitas as condições previstas nos pontos 4 a 10.

Se o navio for objecto de uma segunda proibição de acesso, esse período será de doze meses. Qualquer imobilização posterior num porto comunitário resultará na proibição permanente de acesso do navio a qualquer porto ou ancoradouro da Comunidade.

↓ 2001/106/CE n.º 25 do art. 1.º
(adaptado)
⇒ texto renovado

4. 2 Para que a proibição de acesso seja revogada , o proprietário ou o operador tem de a requerer formalmente à autoridade do Estado-Membro que

⊗ tiver tomado a decisão ⊗. O pedido tem de ser acompanhado de um ⇒ documento ⊗ atestado da administração do Estado de bandeira, ⇒ emitido na sequência de uma visita a bordo de um inspector devidamente autorizado pela administração do Estado de bandeira, ⊗ que comprove que o navio satisfaz plenamente as disposições aplicáveis das convenções internacionais. ⇒ A administração do Estado de bandeira fornecerá provas da realização da visita à bordo à autoridade competente. ⊗

5. O pedido de ⊗ revogação ⊗ da ⊗ proibição ⊗ de acesso deve igualmente ser acompanhado, se necessário, de um ⇒ documento ⊗ atestado da sociedade de classificação em que o navio está classificado ⇒ emitido na sequência da visita a bordo de um inspector da sociedade de classificação, ⊗ que comprove que o navio está conforme com as normas de classificação especificadas pela referida sociedade. ⇒ A sociedade de classificação fornecerá provas da realização da visita à bordo à autoridade competente. ⊗

6. ~~3.~~ A ⊗ proibição ⊗ de acesso só pode ser ⊗ revogada ⊗ ⇒ após ter decorrido o período de três meses referido no ponto 3 e ter sido realizada ⊗ uma reinspecção do navio num porto ⇒ ou ancoradouro ⊗ aprovado, ~~efectuada por inspectores da autoridade competente do Estado-Membro que tomou a decisão de recusar o acesso, e se forem produzidas provas satisfatórias para esse Estado-Membro de que o navio cumpre integralmente os requisitos aplicáveis das convenções internacionais.~~

↓ 2001/106/CE n.º 25 do art. 1.º
(adaptado)
⇒ texto renovado

Se o porto ⊗ ou ancoradouro ⊗ aprovado estiver situado ⊗ num Estado-Membro ⊗ ~~na Comunidade~~, a autoridade competente ⇒ desse Estado ⊗ ~~do Estado-Membro do porto de destino~~ pode, ~~com o acordo~~ ⊗ a pedido ⊗ da autoridade competente ~~do Estado-Membro~~ que ⊗ tiver proibido ⊗ o acesso, autorizar o navio a ⇒ entrar no porto aprovado para que seja realizada a reinspecção ⊗ ~~dirigir-se para o porto de destino em questão, exclusivamente para efeitos de verificação de que o navio satisfaz as condições especificadas no n.º 2.~~ ⇒ Nesse caso, não poderão ser efectuadas quaisquer operações de carga no porto até que a ⊗ proibição de ⊗ acesso tenha sido ⊗ revogada ⊗ . ⊗

↓ texto renovado (adaptado)

7. Caso os motivos da imobilização na base da ⊗ proibição ⊗ de acesso incluam deficiências da estrutura do navio, a autoridade competente que ⊗ tiver proibido o ⊗ acesso pode exigir que seja dado acesso a determinados espaços, incluindo os espaços e os tanques de carga, para exame durante a reinspecção.

8. A reinspecção será realizada pela autoridade competente do Estado-Membro que ⊗ tiver proibido o ⊗ acesso ou pela autoridade competente do porto de destino, com o acordo da autoridade competente do Estado-Membro que tiver proibido o acesso. A autoridade competente pode exigir um pré-aviso máximo de 14 dias para a

reinspecção. Serão fornecidas, ao Estado-Membro em questão, provas da conformidade do navio com as normas das convenções internacionais aplicáveis.

↓ 2001/106/CE n.º 25 do art. 1.º
(adaptado)

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

↓ 2001/106/CE n.º 25 do art. 1.º

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

↓ 2001/106/CE n.º 25 do art. 1.º
(adaptado)
⇒ texto renovado

11. ~~4.~~ Se os resultados da inspecção alargada forem considerados satisfatórios pelo Estado-Membro de acordo com o ~~n.º 2~~ ponto C do Anexo VIII , a proibição de acesso será revogada e a companhia do navio de tal informada por escrito. . ~~O proprietário ou o operador do navio devem de tal ser informados por escrito.~~

12. A autoridade competente deve igualmente comunicar a sua decisão por escrito à administração do Estado de bandeira, à sociedade de classificação em causa, aos outros Estados-Membros, ⇒ aos outros signatários do MOU, ⇐ à Comissão, ~~ao Centre Administratif des Affaires Maritimes~~ e ao Secretariado do MOU. ⇒ A autoridade competente deve igualmente actualizar, sem demora, a base de dados das inspecções com informações sobre a revogação da proibição de acesso. ⇐

~~5~~ 13. As informações relativas aos navios que tiverem sido objecto de uma proibição de acesso aos portos comunitários serão postas à disposição ~~no sistema SIRENAC~~ na base de dados das inspecções e publicadas em conformidade com o disposto no artigo ~~15.º~~ 19.º e no anexo ~~VIII~~ XIV.

ANEXO XII

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

~~Sempre que escalem um porto de um Estado-Membro da Comunidade, os navios das seguintes categorias devem estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem que cumpra os padrões de exigência de desempenho consignados na Resolução A 861(20) da OMI e seja conforme às normas de ensaio estabelecidas pela norma nº 61996 da Comissão Electrónica Internacional (CEI):~~

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

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

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

↓ 2001/106/CE n.º 25 do art. 1.º
(adaptado)
⇒ texto renovado

ANEXO ~~X~~ ~~IX~~

Relatório de inspeção elaborado em aplicação do artigo 8.º

(como referido no artigo 11.º)

O relatório de inspeção deve incluir, pelo menos, os seguintes elementos:

I. INFORMAÇÕES GERAIS

1. Autoridade competente que redigiu o relatório
2. Data e local da inspeção
3. Nome do navio inspeccionado
4. Pavilhão
5. Tipo de navio ⇒ (conforme indicado no certificado de gestão da segurança) ⇐
6. número OMI
7. Indicativo de chamada
8. Arqueação bruta
9. Porte bruto (se for caso disso)
10. Ano de construção determinado com base na data constante dos certificados de segurança do navio
11. Organização ou organizações reconhecidas ~~Sociedade ou sociedades de classificação~~, conforme o caso, que tenha(m) emitido certificados de classificação para o navio em causa, se for o caso
12. Organização ou organizações reconhecidas ~~Sociedade ou sociedades de classificação~~ e/ou qualquer outra entidade que tenha(m) emitido certificados para o navio em causa, em nome do Estado de bandeira nos termos das convenções aplicáveis
13. Nome e endereço do proprietário ou do operador do navio
14. Nome e endereço do afretador responsável pela escolha do navio e tipo de afretamento, para os navios que transportem carga líquida ou sólida a granel
15. Data final de redacção do relatório de inspeção

16. Indicação de que as informações circunstanciadas sobre uma inspecção ou uma imobilização podem ser objecto de publicação

II. INFORMAÇÕES RELATIVAS À INSPECÇÃO

1. Certificados emitidos em aplicação das convenções internacionais pertinentes, e autoridade ou organização que emitiu o(s) certificado(s) em causa, com indicação das datas de emissão e de caducidade
2. Partes ou elementos do navio que foram objecto de inspecção (no caso de inspecção aprofundada ou alargada)

⇩ texto renovado

3. Porto e data da última vistoria intermédia ou anual e nome da organização que a efectuou

↓ 2001/106/CE n.º 25 do art. 1.º
⇒ texto renovado

- ~~4. 3.~~ Indicação do tipo de inspecção (inspecção, inspecção aprofundada, inspecção alargada)
- ~~5. 4.~~ Natureza das anomalias
- ~~6. 5.~~ Medidas tomadas

III. INFORMAÇÕES SUPLEMENTARES EM CASO DE IMOBILIZAÇÃO

1. Data da decisão de imobilização
2. Data do levantamento da imobilização
3. Natureza das anomalias que justificaram a decisão de imobilização (remissões para as Convenções, se aplicável)
- ~~4. Informações sobre a última vistoria intermédia ou anual~~
- ~~4. 5.~~ Indicação, se for o caso, de que a sociedade de classificação, ou outro organismo privado que tenha efectuado a inspecção em causa, teve qualquer responsabilidade no que respeita às anomalias que, por si só ou combinadas com outras, levaram à imobilização do navio
- ~~5. 6.~~ Medidas tomadas

↓ 95/21/CE (adaptado)

ANEXO ~~XI~~ ~~XI~~ ~~VI~~

CRITÉRIOS DE IMOBILIZAÇÃO DE UM NAVIO

(referidos no n.º 4 do artigo 13.º ~~3 do artigo 9.º~~)

INTRODUÇÃO

Antes de determinar se as deficiências detectadas numa inspecção justificam a imobilização do navio implicado, o inspector aplicará os critérios referidos nos pontos 1 e 2.

No ponto 3 apresentam-se exemplos de deficiências que por si só podem justificar a ~~imobilização~~ do navio implicado (em conformidade com o n.º 4 do artigo 13.º ~~3 do artigo 9.º~~).

↓ 98/42/CE n.º 2 do art. 1.º e
ponto 5.1 do anexo (adaptado)
⇒ texto renovado

Quando o motivo para a imobilização resultar de avaria acidental sofrida pelo navio quando em rota para um porto, não será dada ordem de imobilização na condição de:

- a) ~~1~~ terem sido respeitadas as prescrições constantes da regra I/11(c) da Convenção SOLAS de 1974 relativas à ~~comunicação~~ à ~~administração~~ do Estado de pavilhão, ao inspector designado ou à organização reconhecida responsável pela emissão do certificado pertinente;
- b) ~~2~~ antes de o navio entrar num porto, o comandante ou o proprietário terem fornecido à autoridade competente do Estado do porto informações sobre as circunstâncias do acidente e a avaria sofrida e sobre a ~~comunicação~~ ~~obrigatória~~ à administração do Estado de pavilhão;
- c) ~~3~~ estarem a ser tomadas no navio medidas de rectificação que a autoridade competente considere adequadas; e
- d) ~~4~~ a autoridade competente se ter certificado, ~~depois de lhe ter sido comunicada~~ a ~~conclusão~~ dos trabalhos de rectificação, de haverem sido corrigidas as anomalias manifestamente perigosas para a segurança, a saúde ou o ambiente.

1. CRITÉRIOS PRINCIPAIS

Ao decidir da necessidade ou não de imobilizar um navio, o inspector deverá aplicar os seguintes critérios:

Tempo de imobilização

Os navios que não apresentem condições de segurança para se fazerem ao mar devem ser imobilizados aquando da primeira inspecção independentemente do tempo que devam permanecer no porto.

Critério

O navio deve ser imobilizado se as suas deficiências forem suficientemente graves para que se justifique uma nova ida do inspector a bordo para se certificar que as deficiências foram corrigidas antes de o navio levantar ferro.

A necessidade de o inspector voltar a bordo caracteriza a gravidade das deficiências. No entanto, há casos em que esta obrigação não se justifica. Implica que a autoridade deve verificar de alguma maneira, de preferência mediante nova visita, se as deficiências foram corrigidas antes da partida.

2. APLICAÇÃO DOS CRITÉRIOS PRINCIPAIS

Para decidir se as deficiências detectadas num navio são suficientemente graves para justificarem a imobilização, o inspector deverá apreciar se :

1. O navio possui a documentação competente válida
2. O navio dispõe da tripulação exigida pelo documento relativo à lotação mínima de segurança

Durante a inspecção, o inspector deverá ponderar se o navio e/ou a tripulação têm meios para:

3. Navegar em condições de segurança durante a viagem em preparação;
4. Manusear, transportar e controlar a carga em condições de segurança durante toda a viagem;
5. Operar a casa das máquinas em condições de segurança durante toda a viagem;
6. Manter uma propulsão e pilotagem adequadas durante toda a viagem;
7. Combater eficazmente os fogos em qualquer parte do navio se necessário durante toda a viagem;

8. Abandonar o navio com rapidez e segurança e, se necessário, efectuar operações de salvamento durante toda a viagem;
9. Prevenir a poluição do ambiente durante toda a viagem;
10. Manter uma estabilidade adequada durante toda a viagem;
11. Manter uma estanquidade adequada durante toda a viagem;
12. Comunicar em situações de perigo se necessário durante toda a viagem;
13. Dispor de condições de segurança e higiene a bordo durante toda a viagem;

↓ 2001/106/CE n.º 23, alínea a),
do art. 4.º

14. Prestar o máximo de informações, em caso de acidente.

↓ 95/21/CE

Se a resposta a qualquer destas questões for negativa, tendo em consideração todas as deficiências detectadas, deve pôr-se seriamente a hipótese da imobilização. Uma combinação de deficiências de natureza menos grave pode igualmente justificar a imobilização do navio.

3. A fim de auxiliar o inspector na execução das presentes directrizes, segue-se uma lista de deficiências que podem ser consideradas suficientemente graves para justificar uma imobilização do navio, agrupadas em função das convenções e/ou códigos pertinentes. A lista não pretende ser exaustiva.

↓ 98/42/CE n.º 2 do art. 1.º e
ponto 5.2 do anexo

~~No entanto, as deficiências nos domínios abrangidos pela Convenção STCW de 1978 e enumerados no ponto 3.8 que podem justificar a imobilização do navio são os únicos motivos para a imobilização de um navio ao abrigo desta convenção.~~

↓ 95/21/EC (adaptado)
→₁ 2001/106/CE n.º 23, alínea b),
do art. 1º
⇒ texto renovado

3.1. *Generalidades*

- ₁ A ausência de certificados e documentos válidos ← exigidos pelos instrumentos pertinentes. Contudo, os navios que arvoram pavilhão de Estados que não sejam partes de uma dada convenção (instrumento pertinente) ou que não tenham dado

execução a outro instrumento pertinente, não podem possuir os certificados previstos pela convenção ou por outro instrumento pertinente. Por conseguinte, a ausência dos certificados exigidos não constitui por si só razão que justifique a imobilização desses navios; contudo, aplicando a regra que impede qualquer tratamento mais favorável, exigir-se-á o cumprimento cabal das regras antes da partida do navio.

3.2. **Domínios abrangidos pela Convenção SOLAS (~~remissões entre parênteses~~)**

1. Avarias de funcionamento do equipamento de propulsão ou outros equipamentos essenciais, bem como das instalações eléctricas.
2. Limpeza insuficiente da casa das máquinas, quantidade excessiva de misturas de hidrocarbonetos em água nos fundos de porão, contaminação por hidrocarbonetos dos isolamentos das tubagens incluindo as tubagens de exaustão na casa das máquinas, funcionamento deficiente dos dispositivos de bombagem do porão.
3. Avarias de funcionamento do gerador de emergência, da iluminação, das baterias e dos interruptores.
4. Avarias de funcionamento dos aparelhos de governo principal e auxiliar.
5. Ausência, insuficiente capacidade ou grave deterioração dos equipamentos de salvação pessoais, de embarcações salva-vidas e dos dispositivos de lançamento.
6. Ausência, inadequação às normas ou grave deterioração que não permita a sua utilização para o fim a que se destinam do sistema de detecção de incêndios, dos alarmes de incêndio, do equipamento de combate ao fogo, das instalações fixas de extinção de fogos, das válvulas de ventilação, dos registos corta-fogos ou dos dispositivos de fecho rápido.
7. Ausência, substancial deterioração ou avaria de funcionamento da protecção contra incêndios no convés de carga dos navios-tanque.
8. Ausência, inadequação às normas ou grave deterioração dos faróis, balões ou sinais sonoros.
9. Ausência ou avaria de funcionamento do equipamento de rádio para as comunicações de socorro e segurança .
10. Ausência ou avaria de funcionamento do equipamento de navegação, tendo em atenção o disposto ~~no Regulamento SOLAS V/12(e)~~ na regra SOLAS V/16.2 .
11. Ausência de cartas de navegação corrigidas e/ou de quaisquer outras publicações náuticas pertinentes necessárias para a viagem planeada, tendo em conta que pode ser usado um sistema electrónico de informação e apresentação de cartas náuticas (ECDIS) homologado, alimentado com dados oficiais, ~~as cartas informatizadas podem ser utilizadas~~ em substituição das cartas referidas.

12. Ausência de ventilação de exaustão não igniscível nas casas de bombagem da carga (~~Regulamento SOLAS II-2/59.3.1~~)

↓ 98/42/CE n.º 2 do art. 1.º e ponto 5.3 do anexo (adaptado)

13. Deficiências graves a nível das regras operacionais, conforme descrito na secção 5.5 do anexo I do MOU de Paris .
14. Efectivo, composição ou certificação da tripulação não concordantes com o documento relativo à lotação de segurança.

↓ 2001/106/CE n.º 23, alínea c), do art. 1.º

15. Não realização do programa alargado de inspecções nos termos da regra 2 do capítulo XI da Convenção SOLAS 74.

~~16. Falta ou avaria de um VDR, quando o seu uso for obrigatório.~~

↓ 95/21/EC (adaptado)

3.3. *Domínios abrangidos pelo Código IBC* (~~remissões entre parênteses~~)

1. Transporte de substância não mencionada no certificado para o transporte ou informação insuficiente sobre a carga.
2. Ausência ou deterioração dos dispositivos de segurança de alta pressão (~~8.2.3~~).
3. Instalações eléctricas com más condições de segurança intrínsecas ou que não correspondam às regras do código (~~10.2.3~~).
4. Fontes de ignição em locais de risco ~~contemplados no ponto 10.2~~ (~~11.3.15~~).
5. Violações dos requisitos especiais (~~15~~).
6. Ultrapassagem da carga máxima admissível por tanque (~~16.1~~).
7. Deficiente protecção térmica dos produtos sensíveis (~~16.6~~).

3.4. *Domínios abrangidos pelo Código IGC* (~~remissões entre parênteses~~)

1. Transporte de uma substância não mencionada no certificado para o transporte ou ausência de informação sobre a carga (~~18.1~~).
2. Falta de dispositivos de fecho em áreas de alojamento ou serviço (~~3.2.6~~).
3. Antepara não estanque aos gases (~~3.3.2~~).

4. Câmara de ar deficiente ~~(3.6)~~.
5. Ausência ou avaria das válvulas de fecho rápido ~~(5.6)~~.
6. Ausência ou avaria das válvulas de segurança ~~(8.2)~~.
7. Instalações eléctricas com más condições de segurança intrínsecas ou que não correspondam aos requisitos do código ~~(10.2.4)~~.
8. Ventiladores da área de carga não accionáveis ~~(12.1)~~.
9. Alarmes de pressão dos tanques de carga não accionáveis ~~(13.4.1)~~.
10. Instalação de detecção de gases e/ou de gases tóxicos deteriorada ~~(13.6)~~.
11. Transporte de substâncias que devem ser inibidas sem um certificado de inibição válido ~~(17/19)~~.

3.5. *Domínios abrangidos pela Convenção sobre as linhas de carga*

1. Presença de áreas significativas com danos ou corrosão, pontos de ferrugem e consequente rigidez no convés e no casco afectando a navegabilidade ou a capacidade de receber carga nesses pontos, a menos que se efectuem as reparações temporárias para aceder a um porto onde se farão as reparações definitivas.
2. Um caso comprovado de insuficiente estabilidade.
3. Ausência de informação suficiente e fiável, em termos aprovados, que por meios rápidos e simples permitam ao comandante providenciar no sentido do carregamento e lastragem do navio de forma a manter uma margem de estabilidade segura em todas as fases da viagem e sob condições variáveis, e a evitar tensões inadmissíveis na estrutura do navio.
4. Ausência, deterioração substancial ou defeitos dos dispositivos de fechamento, das disposições de fechamento das escotilhas e das portas estanques.
5. Excesso de carga.
6. Ausência da marca de \boxtimes calado \boxtimes ou impossibilidade de leitura da mesma.

3.6. *Áreas abrangidas pelo anexo I da Convenção MARPOL ~~(remissões entre parênteses)~~*

1. Ausência, séria deterioração ou falha no bom funcionamento do equipamento de filtragem hidrocarbonetos/água, do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos e do sistema de controle das disposições de alarme 15 ppm.
2. Capacidade restante do tanque de resíduos e/ou de lamas insuficiente para a viagem prevista.
3. Inexistência do livro de registo de hidrocarbonetos ~~[20(5)]~~.

4. Encanamento para a descarga de resíduos instalado sem autorização.

↓ 2001/106/CE n.º 23, alínea d),
do art. 1.º

5. Ausência do dossier dos relatórios das vistorias ou não conformidade desse dossier com a regra 13G(3)(b) da Convenção MARPOL.

↓ 95/21/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

3.7. Áreas abrangidas pelo anexo II da Convenção MARPOL (~~remissões entre parênteses~~)

1. Ausência do manual P&D.
2. Carregamento não classificado em categorias ~~[3(4)]~~.
3. Inexistência do livro de registo de carga ~~[9(6)]~~.
4. Transporte de substâncias semelhantes aos hidrocarbonetos que não satisfaça as regras ou efectuado sem um certificado devidamente alterado ~~(14)~~.
5. Encanamento para a descarga de resíduos instalado sem autorização.

↓ texto renovado (adaptado)

3.8. Áreas abrangidas pelo anexo V da Convenção MARPOL

1. Ausência de plano de gestão do lixo.
2. Ausência de livro de registo do lixo.
3. O pessoal do navio não tem conhecimento das regras de eliminação/descarga do lixo previstos no plano de gestão do lixo.

↓ 95/21/CE
⇒ texto renovado

3.9. Áreas abrangidas pela Convenção STCW ⇒ e pela Directiva 2001/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⇐

↓98/42/CE n.º 2 do art. 1.º e
ponto 5.4 do anexo (adaptado)
⇒ texto renovado

1. Marítimos que não dispõem de qualquer certificado, de um certificado adequado, de uma dispensa válida ou de prova documental de apresentação de um pedido de autenticação à administração do Estado de ☒ bandeira ☒.
- ⇒ 2. ☒ Prova de ☒ certificado obtido de forma fraudulenta ou cujo detentor não é a pessoa em nome da qual foi inicialmente emitido. ⇐
- ~~3.~~ ~~2.~~ Incumprimento das prescrições aplicáveis relativas à lotação de segurança estabelecidas pela administração do Estado de ☒ bandeira ☒.
- ~~4.~~ ~~3.~~ Organização do serviço de quartos de navegação ou máquinas não conforme com ☒ as regras ☒ especificadas para o navio pela administração do Estado de ☒ bandeira ☒ .
- ~~5.~~ ~~4.~~ Ausência, num quarto, de pessoa qualificada para operar o equipamento essencial para a segurança da navegação, as radiocomunicações de segurança ou a prevenção da poluição marinha.
- ~~6.~~ ~~5.~~ Impossibilidade de fornecer prova da aptidão para o desempenho das tarefas atribuídas aos marítimos em relação com a segurança do navio e a prevenção da poluição.
- ~~7.~~ ~~6.~~ Impossibilidade de garantir pessoal suficientemente repousado e apto para o serviço para o primeiro quarto no início de uma viagem e os sucessivos quartos seguintes.

↓95/21/CE
⇒ texto renovado

3.10. *Áreas abrangidas pelas Convenções OIT*

1. Comida insuficiente para a viagem até ao porto mais próximo.
2. Água potável insuficiente para a viagem até ao porto mais próximo.
3. Condições excessivamente insalubres a bordo.
4. Ausência de aquecimento na área de alojamento de um navio que opere em zonas onde as temperaturas possam ser excessivamente baixas.
5. Excesso de lixo, bloqueamento com equipamento ou carga ou outras condições de falta de segurança nas áreas de passagem/alojamento.

⇒ 6. Provas claras de que o grau de cansaço do pessoal de quarto ou outro pessoal de serviço para o primeiro quarto e quartos seguintes compromete o seu desempenho. ⇐

3.11. *Áreas que podem não justificar uma imobilização mas que implicam, por exemplo, a suspensão das operações de carregamento*

Qualquer falha no bom funcionamento (ou manutenção) do sistema de gases inertes, equipamento ou maquinaria relacionada com a carga é considerada justificação suficiente para suspender o carregamento.

↓ 95/21/CE (adaptado)
→₁ Rectificação 95/21/CE (JO L
291 de 14.11.1996, p. 42)

ANEXO ~~X~~ XII ~~X~~ VII

CRITÉRIOS MÍNIMOS PARA OS INSPECTORES

→₁ (referidos nos n.^{os} 1 e 5 do artigo 16.^º ~~no n.^º 1 do artigo 12.^º) ←~~

↓ texto renovado

1. Os inspectores devem dispor de conhecimentos teóricos adequados sobre os navios e suas operações e ter a experiência prática relevante. Devem ser competentes em matéria de aplicação das prescrições das convenções internacionais e dos procedimentos de inspecção pelo Estado do porto relevantes. Esses conhecimentos e competências em matéria de aplicação das normas internacionais e comunitárias devem ser adquiridos através de programas de formação documentados, incluindo exames e revalidação com a frequência indicada no artigo 16.^º.

↓ 95/21/CE (adaptado)

~~1. O inspector deve estar autorizado pela autoridade competente do Estado membro a efectuar inspecções pelo Estado do porto. A.~~

2. ~~A. É necessário~~ Os inspectores devem, no mínimo:

↓ texto renovado

- a) possuir qualificações adequadas, adquiridas numa instituição de estudos marítimos ou náuticos, e experiência relevante de serviço de mar na qualidade de oficial certificado, titular ou ex-titular de um certificado de competência STCW II/2 ou III/2 válido; ou

↓ 95/21/CE (adaptado)
⇒ texto renovado

- b) dispor de um diploma , reconhecido pela autoridade competente, de arquitecto naval, engenheiro mecânico ou engenheiro noutra área de engenharia relacionado com o sector marítimo e experiência profissional de um mínimo de 5 anos nessa qualidade ; ou

- (c) dispor de um diploma universitário relevante e ter recebido formação e diploma de uma escola para inspectores de segurança de navios.

3. Os inspectores devem ter um mínimo de um ano de serviço como inspector do Estado do pavilhão afecto à inspecção e certificação de navios em conformidade com as convenções.

4. Os inspectores que se integrem nas categorias mencionadas na alínea a) do ponto 2 ~~nas alíneas a) e b)~~ deverão ter prestado serviço como, respectivamente, oficial de convés ou oficial da secção das máquinas, durante um período não inferior a cinco anos.

~~e o inspector deve possuir:~~

~~a) um certificado de competência para o posto de comandante, que lhe permita comandar um navio com arqueação bruta igual ou superior a 1 600 toneladas, em conformidade com a Convenção NFCSQ, regra II/2, ou~~

~~b) um certificado de competência para o posto de chefe de máquinas, que lhe permita desempenhar essas funções a bordo de um navio cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 3 000 kW em conformidade com a Convenção NFCSQ, regra III/2, ou~~

~~c) um diploma de arquitecto naval, engenheiro mecânico ou engenheiro noutro ramo de engenharia relacionado com o sector marítimo e experiência profissional de um mínimo de 5 anos nessa qualidade.~~

~~Os inspectores que se integrem nas categorias mencionadas nas alíneas a) e b) deverão ter prestado serviço como, respectivamente, oficial de convés ou oficial da secção das máquinas, durante um período não inferior a cinco anos. B. ou~~

~~possuir um diploma universitário pertinente ou outra formação equivalente,~~

~~ter recebido formação e diploma de uma escola para inspectores de segurança de navios e~~

~~ter um mínimo de dois anos de serviço de inspecção e certificação, nos termos das convenções, como inspector do Estado do pavilhão.~~

5. 3. Os inspectores devem ter capacidade de expressão oral e escrita com o pessoal navegante na língua mais correntemente falada no mar.

4. ~~Conhecimento adequado do disposto nas convenções internacionais e dos procedimentos pertinentes em matéria de inspecção pelo Estado do porto.~~

6. 5. Os inspectores que não preencham os critérios acima referidos serão também aceites se, à data da adopção da presente directiva, estiverem ao serviço da autoridade competente de um Estado-Membro e afectos à inspecção pelo Estado do porto.

↴ texto renovado

7. Quando num Estado-Membro as inspecções a que se refere o n.º 5 do artigo 7.º forem efectuadas por inspectores ao serviço do Estado do porto, os referidos inspectores devem dispor das qualificações adequadas, incluindo conhecimentos teóricos e experiência prática suficientes no domínio da protecção do transporte marítimo. As referidas qualificações devem, normalmente, incluir:

- a) uma boa compreensão da problemática da protecção do transporte marítimo e da sua aplicação às operações a controlar;
- b) um bom conhecimento prático do funcionamento das tecnologias e técnicas de protecção;
- c) conhecimento dos princípios, procedimentos e técnicas de inspecção;
- d) conhecimento das operações a controlar.

↓ texto renovado

ANEXO XIII

Relatórios dos pilotos ou das autoridades portuárias para o Estado do porto ou o Estado costeiro

(como referido no n.º 1 do artigo 17.º)

Data	
Porto/posição	

Informações sobre o navio

Nome	
Número OMI	
Indicativo de chamada	
Pavilhão	

Deficiências

	Descrição
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

Informações sobre a navegação

Partida (porto/ancoradouro)		Data	
Destino (porto/ancoradouro)		Data	

Medidas tomadas pela autoridade competente

Descrição	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
...	

Nome do piloto/representante do porto:

Autoridade competente:

↓ 2001/106/CE n.º 24 do art. 1.º
(adaptado)

ANEXO ~~XIV~~ ~~XIV~~ ~~VII~~

Publicação de informações relativas às ~~imobilizações e às inspeções~~ ~~inspeções~~, imobilizações e proibições de acesso ~~nos portos dos Estados-Membros~~

(nos termos do n.º 1 do artigo ~~19.º~~ ~~15.º~~)

↓ texto renovado

1. Os Estados-Membros publicarão as informações enumeradas nos pontos 3.1 e 3.2 num sítio Web público, no prazo de 72 horas após a conclusão da inspeção, o levantamento da imobilização ou a proibição de acesso.
 2. A Comissão publicará regularmente num sítio Web as informações relativas aos navios cujo acesso aos portos da Comunidade tenha sido proibido nos termos dos artigos 10.º e 15.º.
-

↓ 2001/106/CE n.º 24 do art. 1º
(adaptado)
⇒ texto renovado

3. ~~I~~ As informações publicadas em conformidade com o n.º 1 do artigo 19.º ~~15.º~~ devem incluir os seguintes elementos:
 - a) nome do navio
 - b) número OMI
 - c) tipo de navio
 - d) arqueação bruta
 - e) ano de construção determinado com base na data constante dos certificados de segurança do navio
 - f) nome e endereço ⇒ da companhia ⇐ ~~do proprietário ou do operador~~ do navio
 - g) para os navios que transportam carga líquida ou sólida a granel, nome e endereço do afretador responsável pela escolha do navio e tipo de afretamento
 - h) Estado de bandeira

~~Sociedade ou Sociedades de Classificação, conforme o caso, que tenha(m) emitido certificados de classificação para o navio em causa, se for o caso~~

~~Sociedade ou Sociedades de Classificação e/ou qualquer outra entidade que tenha(m) emitido certificados para o navio em causa, em nome do Estado de bandeira, nos termos das convenções aplicáveis, com menção dos certificados emitidos~~

⇓ texto renovado

- i) certificados de classificação e certificados oficiais emitidos em conformidade com as convenções internacionais relevantes, bem como o nome da autoridade ou organização que tiver emitido cada certificado, incluindo a data de emissão e de caducidade

↓ 2001/106/CE n.º 24 do art. 1º
(adaptado)
⇒ texto renovado

~~– porto e data da última inspeção alargada e indicação, se for o caso, de que foi decretada uma imobilização~~

- j) porto e data da última vistoria ⇒ intermédia ou anual ⇐ especial ⇒ para os certificados referidos em i) ⇐ e nome da ⇒ autoridade ou ⇐ organização que a efectuou

~~– número de imobilizações nos últimos 24 meses~~

- k) ⇒ data, ⇐ país e porto ⇒ ou ancoradouro ⇐ de imobilização

~~– data do levantamento da imobilização~~

~~– duração da imobilização, em dias~~

~~– número de anomalias encontradas e motivos da imobilização, em termos claros e explícitos~~

~~– descrição das medidas tomadas pela autoridade competente e, se for o caso, pela sociedade de classificação na sequência da imobilização~~

~~– em caso de recusa de acesso do navio a um porto da Comunidade, os motivos de tal recusa, em termos claros e explícitos~~

~~– indicação, se for o caso, de que a sociedade de classificação, ou outro organismo privado que tenha efectuado a inspeção em questão, teve qualquer responsabilidade no que respeita às anomalias que, por si sós ou combinadas com outras, levaram à imobilização do navio~~

~~– descrição das medidas tomadas no caso de um navio que tenha sido autorizado a seguir para o estaleiro de reparação adequado mais próximo ou ao qual tenha sido recusado o acesso a um porto comunitário.~~

4. ~~H~~

⇒ Para os navios que tenham sido imobilizados, as informações publicadas em conformidade com o artigo 19.º também devem incluir os seguintes elementos ⇐ ~~As informações publicadas em conformidade com o n.º 1 do artigo 19.º 15º devem incluir os seguintes elementos:~~

~~nome do navio~~

~~número OMI~~

~~tipo de navio~~

~~arcação bruta~~

~~ano de construção~~

~~nome e endereço do proprietário ou do operador do navio~~

~~para os navios que transportam carga líquida ou sólida a granel, nome e endereço do afretador responsável pela escolha do navio e tipo de afretamento,~~

~~Estado de bandeira~~

~~Sociedade ou Sociedades de Classificação, conforme o caso, que tenha(m) emitido certificados de classificação para o navio em causa, se for o caso~~

~~Sociedade ou Sociedades de Classificação e/ou qualquer outra entidade que tenha(m) emitido certificados para o navio em causa, em nome do Estado de bandeira, nos termos das convenções aplicáveis, com menção dos certificados emitidos~~

~~país, porto e data da inspeção~~

~~número e natureza das anomalias.~~

⊗ a) número de imobilizações nos últimos ~~36~~ 24 meses ⊗

⊗ b) data do levantamento da imobilização ⊗

⊗ c) duração da imobilização, em dias ⊗

⊗ d) motivos da imobilização, em termos claros e explícitos ⊗

⊗ e) indicação, se for o caso, de que a organização reconhecida que tiver efectuado a inspeção em questão, teve qualquer responsabilidade no que respeita às anomalias que, por si sós ou combinadas com outras, levaram à imobilização do navio ⊗

⊗ f) descrição das medidas tomadas no caso de um navio que tiver sido autorizado a seguir para o estaleiro de reparação adequado mais próximo ⊗

⊗ g) em caso de proibição de acesso do navio a um porto da Comunidade, os motivos de tal proibição, em termos claros e explícitos. ⊗

ANEXO XV

Lista negra de operadores e companhias

(conforme referido no artigo 20.º)

A lista negra de operadores e companhias incluirá o nome e o endereço de:

- operadores e companhias que explorem um navio ou navios a que tenha sido proibido o acesso a um porto de um Estado-Membro nos últimos 12 meses;
- operadores e companhias que explorem uma frota da qual mais de um navio tenha sido imobilizado num porto de um Estado-Membro nos últimos 12 meses;
- operadores e companhias com um navio imobilizado por mais de uma vez num porto de um Estado-Membro nos últimos 12 meses.

↓ 2001/106/CE n.º 25 do art. 1.º
(adaptado)
⇒ texto renovado

ANEXO ~~⊗~~ XVI ~~⊗~~ ~~⊗~~

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

~~⊗~~ (como referido no artigo 22.º) ~~⊗~~

1. Todos os anos, os Estados-Membros fornecerão à Comissão, até 1 de ~~Abril, e mais tarde~~ ~~Abril, e mais tarde~~, os seguintes dados relativos ao ano transacto: ⇒ Julho ⇐

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

Estas informações devem ser transmitidas à Comissão segundo o modelo de quadro a seguir apresentado ~~⊗~~ ⁽¹⁾⁽²⁾: ~~⊗~~

Porto/zona	Número de inspectores a tempo inteiro ⊗ (A) ⊗	Número de inspectores a tempo parcial ⊗ (B) ⊗	Conversão ⊗ de (B) ⊗ para tempo inteiro ⊗ (C) ⊗	⇒ Total ⇐ ⇒ (A+C) ⇐
Porto X				
Porto Y				
TOTAL				

⁽¹⁾ As autoridades cujos inspectores trabalhem no domínio da inspecção pelo Estado do porto apenas a tempo parcial, converterão o número total desses inspectores no número equivalente de inspectores a tempo inteiro. ⇒ Quando o mesmo inspector trabalhar em mais de um porto ou zona geográfica, o equivalente do tempo parcial aplicável deve ser contabilizado em cada porto. ⇐

~~⊗~~ ⁽²⁾ ~~⊗~~ Estas informações devem ser fornecidas a nível nacional e para cada um dos portos do Estado-Membro em questão. Para efeitos do presente anexo, deve entender-se por porto um porto específico, bem como a zona geográfica coberta por um inspector ou uma equipa de inspectores, zona essa que pode incluir vários portos, se adequado. ~~O mesmo inspector pode ser chamado a intervir em mais do que um porto/zona geográfica.~~

1.2. Número total de navios distintos entrados nos respectivos portos, a nível nacional. ⇒ Este número equivale ao número de navios estrangeiros abrangidos pela directiva que entram nos respectivos portos a nível nacional, contados uma única vez. ⇐

2. Os Estados-Membros devem ~~ou~~:

a) Fornecer ~~semestralmente~~ ⇒ de três em três meses ⇐ à Comissão uma lista ~~pormenorizada~~ das deslocações de cada um dos navios, com excepção dos serviços regulares de *ferry-boats* ⇒ de passageiros ou mercadorias, ⇐ que

entraram nos seus portos ⇒ ou que comunicaram a sua chegada a um ancoradouro à autoridade portuária ⇐, com indicação ⇒, para cada deslocação do navio, do respectivo ⇐ de número IMO ~~dos navios~~ e respectiva data de chegada, ~~ou, em alternativa~~ ⇒, bem como do porto ou ancoradouro. Esta lista será fornecida na forma de uma folha de cálculo informática que permita a extracção e o tratamento automático da informação acima mencionada. A lista será fornecida no prazo de quatro meses a contar do fim do período a que os dados dizem respeito. ⇐

⇒ e ⇐

- b) ~~Fornecer ao SIRENAC os números OMI de todos os navios, com excepção dos serviços regulares de ferry boats, que entraram diariamente nos seus portos, e respectiva data de chegada. Os Estados-Membros fornecerão~~ Fornecer à Comissão uma lista ⇒ separada ⇐ dos serviços regulares de *ferry-boats* ⇒ de passageiros e dos serviços regulares de *ferry-boats* de mercadorias ⇐ referidos nas alíneas a) e b) num prazo não superior a seis meses a contar do início de aplicação da presente directiva e, posteriormente, sempre que se verifique uma alteração nesses serviços. Para cada navio, a lista conterá o respectivo número IMO, nome e trajecto efectuado pelo navio. A lista será fornecida na forma de uma folha de cálculo informática que permita a extracção e o tratamento automático da informação acima mencionada.



ANEXO XVII

Parte A

Directiva revogada e respectivas alterações sucessivas

(como referido no artigo 30º)

Directiva 95/21/CE do Conselho
(JO L 157 de 7.7.1995, p. 1)

Directiva 98/25/CE do Conselho
JO L 133 de 7.5.1998, p. 19)

Directiva 98/42/CE da Comissão
(JO L 184 de 27.6.1998, p. 40)

Directiva 1999/97/CE da Comissão
(JO L 331 de 23.12.1999, p. 67)

Directiva 2001/106/CE do Parlamento Europeu e do
Conselho
(JO L 19 de 22.1.2002, p. 17)

Directiva 2002/84/CE do Parlamento Europeu e do
Conselho unicamente o artigo 4.º
(JO L 324 de 29.11.2002, p. 53)

Parte B

Lista das datas-limite para a transposição para o direito nacional (como referido no artigo 30.º)

Directiva	Data-limite de transposição
Directiva 95/21/CE	30 de Junho de 1996
Directiva 98/25/CE	11 de Julho de 1998
Directiva 98/42/CE	30 de Setembro de 1998
Directiva 1999/97/CE	13 de Dezembro de 2000
Directiva 2001/106/CE	22 de Julho de 2003 ¹
Directiva 2002/84/CE	23 de Novembro de 2003

¹ Nos termos do artigo 3.º da Directiva 2001/106/CE, «A Comissão procederá à revisão da presente directiva o mais tardar 22 de Julho de 2006. A revisão examinará, entre outros aspectos, o número de inspectores do Estado do porto em cada Estado-Membro e o número de inspecções efectuadas, incluindo inspecções alargadas obrigatórias. A Comissão comunicará as conclusões da sua revisão ao Parlamento Europeu e ao Conselho e utilizará a revisão para determinar se é necessário propor uma directiva de alteração ou legislação adicional na matéria.».



ANEXO XVIII

TABELA DE CORRELAÇÃO

Directiva 95/21/CE	Presente directiva
Artigo 1.º, proémio	Artigo 1.º, proémio
Artigo 1.º, primeiro travessão	Artigo 1.º, alínea a)
Artigo 1.º, segundo travessão	Artigo 1.º, alínea b)
Artigo 2.º, proémio	Artigo 2.º, proémio
N.º 1 do artigo 2.º, proémio	N.º 1 do artigo 2.º, proémio
N.º 1, primeiro travessão, do artigo 2.º	N.º 1, alínea a), do artigo 2.º
N.º 1, segundo travessão, do artigo 2.º	N.º 1, alínea b), do artigo 2.º
N.º 1, terceiro travessão, do artigo 2.º	N.º 1, alínea c), do artigo 2.º
N.º 1, quarto travessão, do artigo 2.º	N.º 1, alínea d), do artigo 2.º
N.º 1, quinto travessão, do artigo 2.º	N.º 1, alínea e), do artigo 2.º
N.º 1, sexto travessão, do artigo 2.º	N.º 1, alínea f), do artigo 2.º
N.º 1, sétimo travessão, do artigo 2.º	N.º 1, alínea g), do artigo 2.º
N.º 1, oitavo travessão, do artigo 2.º	N.º 1, alínea h), do artigo 2.º
N.º 2 do artigo 2.º	N.º 2 do artigo 2.º
-	N.º 3 do artigo 2.º
N.º 3 do artigo 2.º	N.º 4 do artigo 2.º
N.º 4 do artigo 2.º	N.º 5 do artigo 2.º
-	N.º 6 do artigo 2.º
N.º 5 do artigo 2.º	N.º 7 do artigo 2.º
-	N.º 8 do artigo 2.º
-	N.º 9 do artigo 2.º

N.º 6 do artigo 2.º	N.º 10 do artigo 2.º
N.º 7 do artigo 2.º	N.º 11 do artigo 2.º
N.º 8 do artigo 2.º	N.º 12 do artigo 2.º
-	N.º 13 do artigo 2.º
N.º 9 do artigo 2.º	N.º 14 do artigo 2.º
-	N.º 15 do artigo 2.º
N.º 10 do artigo 2.º	N.º 16 do artigo 2.º
-	N.º 17 do artigo 2.º
-	N.º 18 do artigo 2.º
-	N.º 19 do artigo 2.º
N.º 1, proémio do primeiro parágrafo, do artigo 3.º	N.º 1, proémio do primeiro parágrafo, do artigo 3.º
N.º 1, primeira travessão do primeiro parágrafo, do artigo 3.º	N.º 1, alínea a) do primeiro parágrafo, do artigo 3.º
N.º 1, segunda travessão do primeiro parágrafo, do artigo 3.º	N.º 1, alínea b) do primeiro parágrafo, do artigo 3.º
N.º 1, segundo parágrafo, do artigo 3.º	N.º 1, segundo parágrafo, do artigo 3.º
N.ºs 2 a 4 do artigo 3.º	N.ºs 2 a 4 do artigo 3.º
-	N.º 1 do artigo 4.º
Artigo 4.º	N.º 2, primeiro parágrafo, do artigo 4.º
-	N.º 2, segundo parágrafo, do artigo 4.º
-	N.ºs 1 a 3 do artigo 5.º
N.º 1 do artigo 5.º	N.º 4 do artigo 5.º
-	N.º 5 do artigo 5.º
N.ºs 2 a 5 do artigo 5.º	-
-	Artigo 6.º
N.º 1 do artigo 6.º, proémio	N.º 1 do artigo 7.º, proémio
N.º 1, alínea a), do artigo 6.º	N.º 1, alínea a), do artigo 7.º

-	N.º 1, alínea b), do artigo 7.º
N.º 1, alínea b), do artigo 6.º	N.º 1, alínea c), do artigo 7.º
-	N.º 2 do artigo 7.º
N.º 2 do artigo 6.º	N.º 3 do artigo 7.º
N.º 3 do artigo 6.º	N.º 4 do artigo 7.º
N.º 4 do artigo 6.º	N.º 5 do artigo 7.º
N.ºs 1 e 2 do artigo 7.º	N.ºs 1 e 2, primeiro parágrafo, do artigo 8.º
N.º 3, alínea a), do artigo 7.º	-
N.º 3, alínea b), do artigo 7.º	N.º 2, segundo parágrafo, do artigo 8.º
N.º 4, primeiro parágrafo, do artigo 7.º	N.º 3, primeiro parágrafo, do artigo 8.º
N.º 4, segundo parágrafo, do artigo 7.º	-
N.º 5 do artigo 7.º	N.º 4 do artigo 8.º
N.º 6 do artigo 7.º	-
N.º 1 do artigo 7.º-A	N.º 1 do artigo 9.º
N.º 2 do artigo 7.º-A	N.º 2, primeiro parágrafo, do artigo 9.º
-	N.º 2, segundo parágrafo, do artigo 9.º
N.ºs 3 a 5 do artigo 7.º-A	N.ºs 3 a 5 do artigo 9.º
N.ºs 1 e 2 do artigo 7.º-B	N.ºs 1 e 2 do artigo 10.º
N.º 3 do artigo 7.º-B	-
Artigo 8.º	Artigo 11.º
-	Artigo 12.º
N.ºs 1 e 2 do artigo 9.º	N.ºs 1 e 2 do artigo 13.º
-	N.º 3 do artigo 13.º
N.ºs 3 a 7 do artigo 9.º	N.ºs 4 a 8 do artigo 13.º
-	N.º 9 do artigo 13.º
Artigo 9.º-A	-

N.ºs 1 a 3 do artigo 10.º
-
N.º 1 do artigo 11.º
-
N.º 2 do artigo 11.º
N.º 3, primeiro parágrafo, do artigo 11.º
N.º 3, segundo parágrafo, do artigo 11.º
N.ºs 4 a 6 do artigo 11.º
N.ºs 1 a 3 do artigo 12.º
N.º 4, primeiro parágrafo, do artigo 12.º
N.º 4, segundo parágrafo, do artigo 12.º
-
N.º 1 do artigo 13.º
-
N.º 2 do artigo 13.º
-
N.º 1 do artigo 14.º
N.º 2, primeiro parágrafo, do artigo 14.º
-
N.º 2, segundo parágrafo, do artigo 14.º
N.º 3 do artigo 14.º
N.º 1 do artigo 15.º
N.ºs 2 a 4 do artigo 15.º
N.º 5 do artigo 15.º
-
N.ºs 1 e 2 do artigo 16.º
N.º 2a do artigo 16.º

N.ºs 1 a 3 do artigo 14.º
N.º 4 do artigo 14.º
N.º 1 do artigo 15.º
N.º 2 do artigo 15.º
N.º 3, primeiro parágrafo, do artigo 15.º
-
N.º 3, segundo parágrafo, do artigo 15.º
N.ºs 4 a 6 do artigo 15.º
N.ºs 1 a 3 do artigo 16.º
N.º 4, primeiro parágrafo, do artigo 16.º
-
N.ºs 5 a 7 do artigo 16.º
N.º 1, primeiro parágrafo, do artigo 17.º
N.º 1, segundo parágrafo, do artigo 17.º
N.º 2 do artigo 17.º
N.º 3 do artigo 17.º
N.º 1 do artigo 18.º
N.º 2, primeiro parágrafo, do artigo 18.º
N.º 2, segundo parágrafo, do artigo 18.º
N.º 2, terceiro parágrafo, do artigo 18.º
N.º 3 do artigo 18.º
N.º 1 do artigo 19.º
-
N.º 2 do artigo 19.º
Artigo 20.º
N.ºs 1 e 2 do artigo 21.º
N.º 3 do artigo 21.º

N.º 3 do artigo 16.º

Artigo 17.º

-

-

Artigo 18.º

Artigo 19.º

-

Artigo 19.º-A

Artigo 3.º da Directiva 2001/106/CE

Artigo 20.º

-

Artigo 21.º

Artigo 22.º

Anexo I

-

-

Anexo II

Anexo III

Anexo IV

-

Anexo V

Anexo VI

Anexo VII

Anexo VIII

Anexo IX

Anexo X

Anexo XI

N.º 4 do artigo 21.º

Primeiro parágrafo do artigo 22.º

Segundo parágrafo do artigo 22.º

Artigo 23.º

Artigo 24.º

Artigo 25.º

Artigo 26.º

Artigo 27.º

Artigo 28.º

Artigo 29.º

Artigo 30.º

Artigo 31.º

Artigo 32.º

Anexo I

Anexo II

Anexo III

Anexo IV

Anexo V

Anexo VI

Anexo VII

Anexo VIII

Anexo XI

Anexo XII

Anexo XIV

Anexo X

Anexo XVI

Anexo IX

Anexo XII

-

-

-

-

-

Anexo XIII

Anexo XV

Anexo XVII

Anexo XVIII

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. DENOMINAÇÃO DA PROPOSTA

Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à inspecção pelo Estado do porto

2. CONTEXTO GPA / OPA (GESTÃO POR ACTIVIDADES / ORÇAMENTO POR ACTIVIDADES)

Domínio de intervenção: Energia e Transportes

Actividades: Transporte marítimo e fluvial, intermodalidade

3. RUBRICAS ORÇAMENTAIS

3.1 Rubricas orçamentais (rubricas operacionais e rubricas de assistência técnica e administrativa conexas – antigas rubricas BA), incluindo as designações: Não aplicável

3.2 Duração da acção e da incidência financeira: Não aplicável

3.3 Características orçamentais (acrescentar linhas, caso necessário): Não aplicável

Rubrica orçamental	Tipo de despesas		Nova	Contribuição EFTA	Contribuições de países candidatos	Rubrica das perspectivas financeiras
	Obrigatórias/ não obrig.	Diferenciadas ¹ / não diferen. ²	SIM/ NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO	N.º [...]
	Obrigatórias/ não obrig.	Diferenciadas/ não diferen.	SIM/ NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO	N.º [...]

¹ Dotações diferenciadas

² Dotações não diferenciadas, seguidamente referidas pela sigla DND

4. RESUMO DOS RECURSOS

4.1 Recursos financeiros

4.1.1 Resumo das dotações de autorização (DA) e das dotações de pagamento (DP)

Milhões de euros (3 casas decimais)

Tipo de despesas	Secção n.º		Ano n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e seguintes	Total
------------------	------------	--	-------	-------	-------	-------	-------	-------------------	-------

Despesas operacionais³

Dotações de autorização (DA)	8.1	A	0	0	0	0	0	0	0
Dotações de pagamento (DP)		B	0	0	0	0	0	0	0

Despesas administrativas incluídas no montante de referência⁴

Assistência técnica e administrativa (DND)	8.2.4	C	0	0	0	0	0	0	0
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

MONTANTE TOTAL DE REFERÊNCIA

Dotações de autorização		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Dotações de pagamento		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Despesas administrativas não incluídas no montante de referência⁵

Recursos humanos e despesas conexas (DND)	8.2.5	D	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Despesas administrativas, para além das relativas a recursos humanos e despesas conexas, não incluídas no montante de referência (DND)	8.2.6	E	0	0	0	0	0	0	0

³ Despesas fora do âmbito do capítulo xx 01 do título xx em questão.

⁴ Despesas abrangidas pelo artigo xx 01 04 do título xx.

⁵ Despesas abrangidas pelo capítulo xx 01, com excepção dos artigos xx 01 04 ou xx 01 05.

Total indicativo do custo da acção

TOTAL das DA, incluindo o custo dos recursos humanos		a+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
TOTAL das DP, incluindo o custo dos recursos humanos		b+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

Informações relativas ao co-financiamento

A proposta legislativa não prevê o co-financiamento dos Estados-Membros

Milhões de euros (3 casas decimais)

Organismos co-financiadores		Ano n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e seg.	Total
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL das DA, incluindo o co-financiamento	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2 Compatibilidade com a programação financeira

- A proposta é compatível com a programação financeira existente.
- A proposta implicará a reprogramação da rubrica correspondente das perspectivas financeiras.
- A proposta pode exigir a aplicação do disposto no Acordo Interinstitucional⁶ (i.e. instrumento de flexibilidade ou revisão das perspectivas financeiras).

4.1.3 Incidência financeira nas receitas

- A proposta não tem incidência financeira nas receitas
- A proposta tem incidência financeira – o efeito a nível das receitas é o seguinte:

NB: Todas as informações e observações relativas ao método de cálculo do efeito a nível das receitas devem ser indicadas num anexo à parte.

⁶ Ver pontos 19 e 24 do Acordo Interinstitucional.

Milhões de euros (1 casa decimal)

		Antes da acção [Ano n-1]	Situação após a acção					
Rubrica orçamental	Receitas		[Ano n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) <i>Receitas em termos absolutos</i>		0	0	0	0	0	0
	b) <i>Variação das receitas</i>	Δ	0	0	0	0	0	0

4.2 Recursos humanos ETI – equivalentes a tempo inteiro (incluindo funcionários e pessoal temporário e externo) – ver mais informações no ponto 8.2.1

(Gestão pelo pessoal existente)

Necessidades anuais	Ano n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e seg.
Recursos humanos – número total de efectivos	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. CARACTERÍSTICAS E OBJECTIVOS

5.1 Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo

O controlo pelo Estado do porto tem por finalidade a verificação, por meio de inspecções efectuadas nos portos de um Estado pelas autoridades competentes, de que os navios de países terceiros que os escalam observam as convenções internacionais aplicáveis e não representam um risco para a segurança marítima, o meio marinho e as condições de vida e de trabalho a bordo.

É imperativo aclarar, simplificar e melhorar o *corpus* legislativo comunitário neste domínio. Tal objectivo corresponde simultaneamente a uma necessidade jurídica, a de atender à evolução do direito internacional e comunitário e aos desenvolvimentos a nível do Memorando do Paris, bem como às consequências da extensão do regime de inspecções do Estado do porto aos novos Estados-Membros, e a um imperativo político, o de dar corpo às novas orientações da política da União Europeia decorrentes da Estratégia de Lisboa e melhorar o ambiente regulamentar da UE.

⁷ Caso necessário, devem ser acrescentadas colunas adicionais, como, por exemplo, se a duração da acção exceder 6 anos.

5.2 Valor acrescentado resultante da participação comunitária, compatibilidade da proposta com outros instrumentos financeiros e eventuais sinergias

A acção ao nível de Estado-Membro é, por natureza, incompatível com os objectivos do regime de inspecções do Estado do porto, com o qual se pretende assegurar, numa mesma região geográfica, uma acção harmonizada no tocante às inspecções a bordo dos navios. Além disso, um dos objectivos de uma acção ao nível regional é reduzir os custos e otimizar, por meio de uma acção coordenada, os recursos necessários para o controlo eficaz dos navios. A aplicação menos rigorosa do regime de inspecções pelo Estado do porto num Estado-Membro comprometeria a segurança e criaria o risco de passarem a existir “portos de conveniência”, gerando inaceitáveis distorções da concorrência na Comunidade.

5.3 Objectivos, resultados esperados da proposta e indicadores conexos no contexto da GPA

A alteração da Directiva 95/21/CE relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto proposta pela Comissão articula-se em torno dos seguintes elementos:

- reformulação da Directiva 95/21/CE e das suas numerosas alterações num texto único consolidado;
- resposta às solicitações políticas no sentido do reforço da segurança marítima formuladas pelo Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão na sequência do acidente do PRESTIGE;
- actualização de várias disposições da directiva à luz da evolução das convenções e acordos internacionais e da legislação comunitária;
- adopção de medidas destinadas a melhorar a aplicação da directiva e o seu acompanhamento, via, nomeadamente, o reforço da cooperação e do intercâmbio de informações;
- reforço de certas disposições, com o objectivo de punir com maior severidade os navios que não observam as normas: trata-se, em especial, da ampliação e do reforço da medida de recusa de acesso em caso de múltiplas imobilizações;
- introdução de disposições que aligeiram as inspecções aos navios de qualidade;
- instituição dos princípios de um novo regime de inspecções, à luz das limitações do regime actual.

5.4 Modalidades de execução (indicativo)

Indicar seguidamente a(s) modalidade(s)⁸ escolhida(s) para a execução da acção.

Gestão centralizada

Directamente pela Comissão

Indirectamente por delegação a:

agências executivas

organismos a que se refere o artigo 185.º do Regulamento Financeiro, criados pelas Comunidades

organismos nacionais do sector público/organismos com missão de serviço público

Gestão partilhada ou descentralizada

com Estados-Membros

com países terceiros

Gestão conjunta com organizações internacionais (especificar)

Observações:

6. CONTROLO E AVALIAÇÃO

A proposta de directiva contém uma disposição que prevê a comunicação pelos Estados-Membros à Comissão das medidas nacionais de execução (MNE) adoptadas para transpor a directiva para o direito nacional.

A não-comunicação das MNE (ou a sua comunicação parcial) desencadeia automaticamente o processo por infracção previsto no artigo 226.º do Tratado.

A Agência Europeia da Segurança Marítima colaborará no acompanhamento da aplicação da directiva pelos Estados-Membros.

6.1 Avaliação

6.1.1 Avaliação ex-ante

A Comissão centrou o estudo de impacto nas principais medidas com impacto potencial nas Administrações e operadores marítimos introduzidas na directiva, a fim de determinar, em especial, se essas medidas afectarão um número maior de navios.

⁸ Se for indicada mais de uma modalidade, apresentar informações adicionais na secção “Observações” do presente ponto.

O impacto para as diferentes partes interessadas é o seguinte:

- Órgãos da UE: a proposta reforça as disposições em vigor em matéria de publicação (listas negras) e de acompanhamento da aplicação da directiva. Na prática, estas funções executivas serão confiadas à AESM.
- Administrações marítimas encarregadas do controlo pelo Estado do porto: na pendência do estabelecimento do novo regime de inspecções, a proposta não afecta de forma significativa as actividades das Administrações;
- Autoridades portuárias: a contribuição destas autoridades para um melhor funcionamento do regime de inspecções do Estado do porto reforçar-se-á, nomeadamente no que respeita ao intercâmbio de informações entre os portos e os centros de inspecção. Estas medidas administrativas e logísticas poderão pontualmente gerar custos adicionais para as autoridades portuárias, mas são necessárias para garantir a cabal e eficaz aplicação da directiva.
- Serviços de pilotagem: a medida proposta dá resposta directa a um pedido expresso do Conselho de Ministros dos Transportes, formulado depois do acidente do PRESTIGE. Não é possível determinar o seu impacto quantitativo – número de navios sinalizados.
- Operadores de navios: em geral, a proposta melhora a competitividade dos operadores de navios de qualidade (menos inspecções, melhor planificação das escalas, aumento da competência profissional dos inspectores e, portanto, redução do risco de decisões abusivas ou infundadas).
- Marítimos: as novas disposições garantem um melhor tratamento das queixas relativas às condições de vida e de trabalho a bordo.

6.1.2 *Medidas tomadas na sequência de uma avaliação intercalar/ex-post (lições tiradas de experiências anteriores semelhantes)*

Não aplicável

6.1.3 *Condições e frequência das avaliações futuras*

Não aplicável

7. **MEDIDAS ANTI-FRAUDE**

Não aplicável

8. INFORMAÇÕES SOBRE OS RECURSOS

8.1 Objectivos da proposta em termos de custos: não aplicável

Dotações de autorização em milhões de euros (3 casas decimais)

(Indicar os objectivos, acções e realizações)	Tipo de realização	Custo médio	Ano n		Ano n+1		Ano n+2		Ano n+3		Ano n+4		Ano n+5 e seguintes		TOTAL	
			N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total
OBJECTIVO OPER. N.º1 ⁹																
Acção 1																
- Realização 1																
- Realização 2																
Acção 2...																
- Realização 1																
Subtotal Obj. 1																
OBJECTIVO OPER. N.º2																
Acção 1...																
- Realização 1																
Subtotal Obj. 2																
OBJE. OPER. N.º n ¹																
Subtot. Ob. n																
CUSTO TOTAL																

⁹ Tal como descrito na secção 5.3.

8.2 Despesas administrativas

8.2.1 Recursos humanos - número e tipo de efectivos

Tipos de lugares		Pessoal a afectar à gestão da acção mediante a utilização dos recursos existentes e/ou adicionais (número de lugares/ETI)					
		Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5
Funcionários ou agentes temporários ¹⁰ (XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Pessoal financiado ¹¹ pelo art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Outro pessoal ¹² financiado pelo art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
TOTAL		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2 Descrição das funções decorrentes da acção

A modificação do regime comunitário de inspecções pelo Estado do porto amplia a competência da Comunidade no domínio da segurança marítima. É necessário um reforço dos recursos humanos – estimado em ½ funcionário A – para assegurar o correcto acompanhamento da aplicação da directiva.

8.2.3 Origem dos recursos humanos (estatutários)

- Lugares actualmente afectados à gestão do programa a substituir ou a prolongar
- Lugares pré-afectados no âmbito do exercício EPA/AO relativo ao ano n
- Lugares a solicitar no próximo processo EPA/AO
- Lugares a reafectar mediante a utilização dos recursos existentes dentro do serviço gestor (reafecção interna)
- Lugares necessários para o ano n, embora não previstos no exercício EPA/AO do ano em questão

¹⁰ Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

¹¹ Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

¹² Cujo custo está incluído no montante de referência.

8.2.4 *Outras despesas administrativas incluídas no montante de referência*
(XX 01 04/05 – Despesas de gestão administrativa)

Milhões de euros (3 casas decimais)

Rubrica orçamental (número e designação)	Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5 e seguintes	TOTAL
1. Assistência técnica e administrativa (incluindo custos de pessoal conexos)							
Agências de execução ¹³							0
Outras formas de assistência técnica e administrativa							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
Total da assistência técnica e administrativa							0

8.2.5 *Custo dos recursos humanos e custos conexos não incluídos no montante de referência*

Milhões de euros (3 casas decimais)

Tipo de recursos humanos	Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5 e seguintes
Funcionários e agentes temporários (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054
Pessoal financiado pelo art. XX 01 02 (auxiliares, PND, agentes contratados, etc.) (indicar a rubrica orçamental)	0	0	0	0	0	0
Total do custo dos recursos humanos e custos conexos (NÃO incluídos no montante de referência)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054

Cálculo– *Funcionários e agentes temporários*

(108 000 € * 0,5 = 54 000 €)

Cálculo– *Pessoal financiado ao abrigo do art. XX 01 02*

Não aplicável

¹³ Deve ser feita referência à ficha financeira legislativa específica relativa à(s) agência(s) de execução em questão.

8.2.6 *Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência*

Milhões de euros (3 casas decimais)

	Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5e seg.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Deslocações em serviço	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Reuniões e conferências	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Comitês ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Estudos e consultas	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Sistemas de informação	0	0	0	0	0	0	0
2 Total de outras despesas de gestão (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3 Outras despesas de natureza administrativa (especificar, indicando a rubrica orçamental)	0	0	0	0	0	0	0
Total das despesas administrativas, excluindo recursos humanos e custos conexos, (NÃO incluídas no montante de referência)	0	0	0	0	0	0	0

* sem incidência no orçamento actual para as deslocações em serviço

Cálculo – *Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência*

Não aplicável

¹⁴ Especificar o tipo de comité e o grupo a que este pertence.