

Edição em língua
portuguesa

Legislação

Índice

I *Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade*

- ★ Directiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspecção pelo Estado do porto) 1

I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

DIRECTIVA 95/21/CE DO CONSELHO

de 19 de Junho de 1995

relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspecção pelo Estado do porto)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

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

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

Considerando que os acidentes de navegação e a poluição dos mares e das costas dos Estados-membros constituem uma séria preocupação na Comunidade;

Considerando que as condições de vida e de trabalho a bordo dos navios constituem igualmente uma preocupação na Comunidade;

Considerando que 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;

Considerando que, na sua Resolução, de 8 de Junho de 1993 sobre uma política comum de segurança marítima ⁽⁴⁾, 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;

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

Considerando que 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; que, todavia, se verifica que um número crescente de Estados do pavilhão descumram gravemente a aplicação e o cumprimento das normas internacionais; que, 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;

Considerando que 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;

Considerando que a existência de um quadro jurídico comunitário harmonizando os procedimentos de inspecção 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;

Considerando que a poluição dos mares é, por natureza, um fenómeno transfronteiras; que, de acordo com o princípio de subsidiariedade, é a nível comunitário que melhor podem ser implementados os meios de acção preventiva neste domínio no que respeita aos mares adjacentes aos Estados-membros, uma vez que estes não podem desenvolver uma acção adequada e eficaz de forma isolada;

Considerando que a adopção de uma directiva do Conselho constitui o meio adequado de estabelecer o quadro jurídico e as regras e critérios harmonizados para a inspecção pelo Estado do porto;

⁽¹⁾ JO nº C 107 de 15. 4. 1994, p. 14 e JO nº C 347 de 8. 12. 1994, p. 15.

⁽²⁾ JO nº C 393 de 31. 12. 1994, p. 50.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 27 de Outubro de 1994 (JO nº C 347 de 8. 12. 1994, p. 15), posição comum do Conselho de 14 de Março de 1995 (JO nº C 93 de 13. 4. 1995, p. 25) e decisão do Parlamento Europeu de 18 de Maio de 1995 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO nº C 271 de 7. 10. 1993, p. 1.

Considerando que 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;

Considerando que a inspecção por cada Estado-membro de pelo menos 25% do número de navios estrangeiros que entrem nos seus portos num dado ano significa, na prática, que um grande número de navios que operam na área da Comunidade num dado momento foram sujeitos a inspecção;

Considerando que foram feitos novos esforços para desenvolver um melhor sistema de posicionamento;

Considerando que 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;

Considerando que 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;

Considerando que o desrespeito das disposições das convenções pertinentes têm que ser corrigidos; que, quando as anomalias devido ao incumprimento representarem um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente os navios que são obrigados a tomar medidas correctoras têm que ser imobilizados até que esse incumprimento seja sanado;

Considerando que 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;

Considerando que a insuficiência das infra-estruturas do porto de inspecção 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; que 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;

Considerando que há circunstâncias em que um navio ao qual tenha sido recusado o acesso a portos da Comunidade tem que receber uma autorização para entrar; que, 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;

Considerando que 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;

Considerando que os pilotos e as autoridades portuárias podem fornecer informações úteis sobre as anomalias desses navios e tripulações;

Considerando que 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;

Considerando que o sistema de informação SIRENAC E, criado no âmbito do MA, contém muita da informação adicional necessária para a aplicação da presente directiva;

Considerando que a publicação de informações sobre os navios que não cumprem as normas internacionais de segurança, saúde e protecção do meio marinho, pode constituir um meio eficaz para dissuadir os expedidores de utilizarem esses navios, e um incentivo a que os seus proprietários tomem voluntariamente medidas correctoras;

Considerando que todas as despesas com a inspecção de navios que obriguem à imobilização deverão ser imputadas ao proprietário ou ao armador;

Considerando que, para efeitos da aplicação da presente directiva, é conveniente o recurso ao comité instituído ao abrigo do artigo 12.º 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 poluentes⁽¹⁾, 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 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,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

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 a normas:

(1) JO n.º L 247 de 5. 10. 1993, p. 19.

- 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 meio marinho e das condições de vida e de trabalho a bordo,
- estabelecendo critérios comuns para uma inspecção dos 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

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

1. «Convenções»:

- a Convenção internacional sobre linhas de carga de 1966 (LC66),
- a Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar de 1974 (SOLAS 74),
- a Convenção internacional para a prevenção da poluição por navios de 1973, e o seu protocolo de 1978 (MARPOL 73/78),
- a Convenção internacional sobre normas de formação, de certificação e de serviço de quartos para os marítimos de 1978 (NFCSQM 78),
- a Convenção sobre os regulamentos internacionais para evitar abalroamentos no mar de 1972 (COLREG 72),
- a Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969,
- e a Convenção sobre as normas mínimas a observar nos navios mercantes de 1976 (OIT N.º 147),

bem como os protocolos e as alterações a essas convenções e respectivos códigos com carácter vinculativo em vigor à data de adopção da presente directiva.

2. «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, com a redacção em vigor na data de adopção da presente directiva.
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.

5. «Inspector», um agente administrativo do Estado 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.
6. «Inspeção», a visita a um navio 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.
7. «Inspeção aprofundada», uma inspecção em que o navio, o seu equipamento e a sua tripulação são, no todo ou em parte, conforme apropriado, sujeitos a uma vistoria aprofundada, nas circunstâncias especificadas no n.º 3 do artigo 6.º, 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.
8. «Inspeção alargada», uma inspecção tal como especificado no artigo 7.º
9. «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.
10. «Interrupção de uma operação», a proibição formal de um navio prosseguir uma operação em resultado de anomalias detectadas que, isolada ou conjuntamente, tornem perigosa a continuação dessa operação.

Artigo 3º

Âmbito

1. A presente directiva aplica-se a qualquer navio e respectiva tripulação que:
 - escale um porto de um Estado-membro ou uma instalação *off-shore*, ou
 - esteja ancorado nesse porto ou nessa instalação.

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 toneladas, os Estados-membros aplicarão as disposições que o sejam das convenções relevantes e, na medida em que nenhuma convenção seja aplicável, tomarão as medidas necessárias para garantir que esses navios não representam um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente. Para os efeitos do presente número, os Estados-membros orientar-se-ão pelo anexo 1 do MA.

3. Ao inspecionarem um navio que arvore pavilhão de um Estado que não seja parte numa 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 afectos a serviços governamentais de carácter não comercial e as embarcações de recreio não utilizadas com fins comerciais.

Artigo 4.º

Organismo responsável pelas inspecções

Os Estados-membros terão administrações marítimas nacionais adequadas, a seguir designadas por «autoridades competentes», para inspecionar os navios e tomarão as medidas necessárias para assegurar que as autoridades competentes cumpram o seu dever conforme estabelecido na presente directiva.

Artigo 5.º

Obrigações de inspecção

1. A autoridade competente de cada Estado-membro realizará anualmente um número total de inspecções correspondente a, pelo menos, 25 % do número de navios que tenham escalado os portos desse Estado durante um ano civil representativo.

2. Na selecção dos navios a inspecionar, a autoridade competente deve dar prioridade aos navios referidos no anexo I.

3. Os Estados-membros abster-se-ão de inspecionar um navio que já tenha sido inspecionado 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 inspecção anterior,
- e
- não existam motivos inequívocos para efectuar uma inspecção.

4. O disposto no n.º 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 n.º 1, será efectuada nos termos do disposto no artigo 19.º

Artigo 6.º

Procedimento de inspecção

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

- a) Verificará os certificados e documentos enumerados no anexo II na medida do possível;
- b) Certificar-se-á das condições gerais do navio, incluindo a casa das máquinas e as acomodações da tripulação, incluindo as condições higiénicas.

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

3. Sempre que haja motivos inequívocos para crer, após ter sido realizada a inspecção referida nos n.ºs 1 e 2, que as condições em que se encontra um navio, o seu equipamento ou a sua tripulação não respeitam substancialmente os requisitos 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.

No anexo III constam exemplos de «motivos inequívocos».

4. Devem ser também observados procedimentos e orientações para a inspecção dos navios especificados no anexo IV.

Artigo 7.º

Inspeção alargada de determinados navios

1. Os Estados-membros assegurarão a realização de uma inspecção alargada quando existirem motivos inequívocos para efectuar uma inspecção aprofundada dos navios pertencentes aos tipos enumerados no anexo V.

2. A secção B do anexo V contém orientações não vinculativas para a inspecção alargada.

3. Os navios referidos no n.º 1 serão sujeitos a inspecção alargada pela autoridade competente de qualquer Estado-membro apenas uma vez em cada período de 12 meses. Contudo, estes navios poderão ser sujeitos à inspecção prevista nos n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º

4. No caso de navios de passageiros que regularmente operem a partir de um porto de um Estado-membro ou o escalem, a inspecção alargada será efectuada pela autoridade competente desse Estado-membro. Quando os

navios de passageiros operarem regularmente entre portos dos Estados-membros, a inspecção alargada será efectuada por um desses Estados.

Artigo 8.º

Relatório de inspecção para o comandante

1. Concluída a inspecção aprofundada ou a inspecção alargada, o inspector fornecerá ao comandante do navio um documento, na forma especificada do anexo 3 do MA, contendo os resultados da inspecção e elementos relativos às decisões tomadas pelo inspector e às medidas de correcção a tomar pelo comandante, pelo proprietário ou pelo armador.

2. Caso as anomalias justifiquem a imobilização do navio, o relatório a fornecer ao comandante, em conformidade com o n.º 1, incluirá informações sobre a futura publicação da decisão de imobilização, em conformidade com o disposto na presente directiva.

Artigo 9.º

Correcção das anomalias e imobilização

1. A autoridade competente certificar-se-á de que todas as anomalias confirmadas ou detectadas pelas inspecções referidas nos artigos 6.º e 7.º foram ou virão a ser corrigidas em conformidade com o disposto nas convenções.

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 foi inspecionado assegurará a imobilização do navio ou a interrupção da operação durante a qual as anomalias foram 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.

3. Ao decidir da imobilização ou não de um navio, o inspector aplicará os critérios que constam do anexo VI.

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

5. Caso as inspecções referidas nos artigos 6.º e 7.º dêem origem a imobilização, a autoridade competente informará imediatamente, por escrito, a administração do Estado cujo pavilhão o navio está autorizado a arvorar (a

seguir designada «administração do pavilhão»), o cônsul ou, na sua falta, o mais próximo representante diplomático desse Estado, descrevendo todas as circunstâncias por que foi considerada necessária a intervenção. Além disso, deverão ser igualmente notificados os inspectores nomeados ou as organizações reconhecidas responsáveis pela emissão dos certificados desse navio, caso seja necessário.

6. O disposto na presente directiva não dota a quaisquer requisitos suplementares exigidos pelas convenções no que se refere aos procedimentos de notificação e informação relacionados com a inspecção pelo Estado do porto.

7. 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 terá direito a uma indemnização pelas perdas e danos sofridos. Em caso de imobilização ou atraso alegadamente indevido, o ónus da prova caberá ao proprietário ou ao armador do navio.

Artigo 10.º

Direito de recurso

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

2. Os Estados-membros estabelecerão e manterão vias de recurso apropriadas para o efeito, em conformidade com as legislações nacionais.

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

Artigo 11.º

Acompanhamento das inspecções e imobilizações

1. Sempre que as anomalias referidas no n.º 2 do artigo 9.º não possam ser corrigidas no porto em que foi efectuada a inspecção, a autoridade competente do Estado-membro em causa poderá autorizar o navio a seguir para o estaleiro de reparação naval disponível mais próximo, escolhido pelo comandante e pelas autoridades em questão, desde que sejam respeitadas as condições estabelecidas pela autoridade competente do Estado de pavilhão e acordadas pelo Estado-membro. Essas condições devem assegurar que o navio possa 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.

2. Nas circunstâncias referidas no n.º 1, a autoridade competente do Estado-membro do porto de inspecção notificará a autoridade competente do Estado-membro em que se situa o estaleiro de reparação naval, as partes referidas no n.º 5 do artigo 9.º e todas as outras autoridades interessadas de todas as condições para a viagem.

3. A notificação às partes referidas no n.º 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 que aos navios referidos no n.º 1 que saiam para o mar:

i) Sem cumprirem as condições estabelecidas pela autoridade competente de qualquer Estado-membro do porto de inspecção,

ou

ii) Que se recusem a cumprir os requisitos aplicáveis das convenções, não comparecendo no estaleiro de reparação naval indicado,

seja recusado o acesso a qualquer porto da Comunidade, até que o proprietário ou o armador tenha apresentado provas, a contento da autoridade competente do Estado-membro em que foram detectadas as anomalias do navio, de que este cumpre todos os requisitos aplicáveis das convenções.

5. Nas circunstâncias referidas na alínea i) do n.º 4, a autoridade competente do Estado-membro em que foram detectadas as anomalias do navio alertará imediatamente as autoridades competentes dos restantes Estados-membros.

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

Antes de recusar o acesso, o Estado-membro pode requerer a realização de consultas com a administração do pavilhão arvorado pelo navio em causa.

6. Não obstante o 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.

Artigo 12.º

Perfil profissional dos inspectores

1. As inspecções serão efectuadas exclusivamente por inspectores que preencham os critérios de qualificação especificados no anexo VII.

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

3. Os inspectores e os respectivos assistentes que efectuem inspecções pelo Estado do porto não devem ter quaisquer interesses comerciais directos nos portos de inspecção, nem nos navios que sejam inspeccionados, nem trabalharem para ou prestarem serviços a organizações não governamentais que emitam certificados oficiais e de classificação ou efectuem os inquéritos necessários à emissão desses certificados aos navios.

4. Cada inspector deve ser portador de um documento individual, constituído por um cartão de identidade, emitido em conformidade com a legislação nacional pela respectiva autoridade competente, o qual indicará que o inspector está autorizado a efectuar inspecções.

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

Artigo 13.º

Relatórios dos pilotos e das autoridades portuárias

1. 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 informarão 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 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 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.

Artigo 14.º

Cooperação

1. Cada Estado-membro tomará as medidas necessárias para assegurar a cooperação entre a autoridade competente designada nos termos do artigo 4.º, 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.

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 o sistema de informação SIRENAC E sediado em Saint-Malo, França.

3. As informações referidas no nº 2 são as especificadas no anexo 4 do MA e as necessárias para dar cumprimento ao artigo 15º da presente directiva.

Artigo 15º

Publicação das imobilizações

Cada autoridade competente publicará no mínimo trimestralmente informações relativas aos navios imobilizados durante o trimestre precedente que tenham sido imobilizados mais do que uma vez nos últimos 24 meses. A publicação incluirá os seguintes elementos:

- nome do navio,
- nome do proprietário ou do armador do navio,
- número OMI,
- Estado do pavilhão,
- sociedade de classificação, quando pertinente, e, eventualmente o nome de qualquer outra entidade que tenha emitido certificados em nome do Estado do pavilhão para o navio em causa nos termos das convenções,
- motivo da imobilização,
- porto e data da imobilização.

Artigo 16º

Reembolso das despesas

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

2. As despesas relacionadas com inspecções efectuadas pela autoridade competente de um Estado-membro nos termos do nº 4 do artigo 11º ficam a cargo do proprietário ou do armador do navio.

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

Artigo 17º

Dados para controlo da aplicação

1. Os Estados-membros devem fornecer à Comissão e ao secretariado do MA as seguintes informações:

- número de inspectores ao seu serviço na inspecção pelo Estado do porto em conformidade com a presente directiva. As autoridades cujos inspectores efectuam inspecções pelo Estado do porto apenas a tempo parcial, converterão esse número no equivalente número de inspectores a tempo inteiro,
- número de navios que escalaram os respectivos portos num ano civil representativo nos últimos cinco anos.

2. As informações referidas no nº 1 devem ser comunicadas no prazo de três meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva e, posteriormente, de três em três anos civis, o mais tardar até 1 de Outubro desse ano.

Artigo 18º

Comité de regulamentação

A Comissão será assistida pelo comité instituído pelo artigo 12º da Directiva 93/75/CEE nos termos do procedimento previsto nesse artigo.

Artigo 19º

Procedimento de alteração

A presente directiva pode ser alterada nos termos do procedimento previsto no artigo 18º para:

- a) Adaptar as obrigações de inspecção e publicação dos Estados-membros referidas nos artigos 5º, excepto quanto ao valor de 25 % referido no nº 1, 6º, 7º e 15º, com base na experiência adquirida com a aplicação da presente directiva e tendo em conta a evolução do MA;
- b) Adaptar os anexos para ter em conta alterações que tenham entrado em vigor às convenções, protocolos, códigos e resoluções das organizações internacionais relevantes ou ao MA.

Artigo 20º

Aplicação

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias

para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar em 30 de Junho de 1996. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

2. Quando os Estados-membros adoptarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão estabelecidas pelos Estados-membros.

3. Os Estados-membros comunicarão à Comissão o texto das disposições de direito interno que adoptarem no domínio regido pela presente directiva.

Artigo 21º

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia a contar da data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 22º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito no Luxemburgo, em 19 de Junho de 1995.

Pelo Conselho

O Presidente

B. PONS

ANEXO I

LISTA DE NAVIOS A INSPECCIONAR PRIORITARIAMENTE

[referida no n.º 2, do artigo 5.º (*)]

1. Navios que escalem um porto de um Estado-membro pela primeira vez ou após uma ausência de pelo menos 12 meses. Ao aplicarem este critério, os Estados-membros devem igualmente ter em conta as inspecções já efectuadas por membros do MA. Na falta de dados adequados para dar cumprimento a esta obrigação, os Estados-membros devem basear-se nos dados disponíveis da SIRENAC e inspeccionar os navios que não tenham sido registados nessa base de dados após a sua entrada em funcionamento em 1 de Janeiro de 1993.
2. Navios que arvoreem pavilhão de um Estado que figure na tabela média móvel de três anos das imobilizações e atrasos superiores à média, publicada no relatório anual do MA.
3. Navios que tenham sido autorizados a deixar o porto de um Estado-membro na condição de as anomalias detectadas serem corrigidas num determinado prazo, depois de terminado o prazo.
4. Navios relativamente aos quais um piloto ou as autoridades portuárias tenham comunicado a existência de anomalias que possam comprometer a sua segurança de navegação (em conformidade com a Directiva 93/75/CEE do Conselho e o artigo 12.º da directiva).
5. Navios cujos certificados obrigatórios de construção e equipamento, emitidos nos termos das convenções, e certificados de classificação tenham sido emitidos por um organismo que não seja reconhecido nos termos da Directiva 94/57/CEE do Conselho, de 22 de Novembro de 1994, relativa às regras e normas comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas ⁽¹⁾.
6. Navios que não satisfaçam as condições estabelecidas na Directiva 93/75/CEE do Conselho.
7. Navios que pertençam a um tipo para o qual tenha sido decidida a realização de uma inspecção alargada (em conformidade com o artigo 7.º da directiva).
8. Navios suspensos da sua classificação por razões de segurança no decurso dos seis meses anteriores.

(*) A sequência dos critérios não é indicativa da sua ordem de importância.

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

ANEXO II

LISTA DE CERTIFICADOS E DOCUMENTOS

(referida no nº 1 do artigo 6º)

1. Certificado internacional de arqueação (1969).
2. — Certificado de segurança para navios de passageiros
 - Certificado de segurança de construção para navios cargueiros
 - Certificado de segurança do equipamento para navios cargueiros
 - Certificado de segurança radiotelegráfica para navios cargueiros
 - Certificado de segurança radiotelefónica para navios cargueiros
 - Certificado de segurança radioeléctrica para navios cargueiros
 - Certificado de segurança para navios cargueiros
 - Certificado de isenção.
3. Certificado internacional para o transporte de gases liquefeitos a granel
 - Certificado para o transporte de gases liquefeitos a granel.
4. Certificado internacional para o transporte de produtos químicos perigosos a granel
 - Certificado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel.
5. Certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos.
6. Certificado internacional de prevenção da poluição para o transporte de substâncias líquidas nocivas a granel.
7. Certificado internacional das linhas de carga (1966)
 - Certificado internacional de isenção do bordo livre.
8. Livro de registo de hidrocarbonetos, partes I e II.
9. Livro de registo da carga.
10. Documento relativo à lotação mínima de segurança
 - Certificados de competência.
11. Certificados médicos (em conformidade com a Convenção nº 73 da OIT, relativa aos exames médicos dos marítimos).
12. Informações sobre a estabilidade.
13. Cópia do documento de cumprimento e do certificado emitidos nos termos do Código internacional para a gestão em segurança da exploração dos navios e a prevenção da poluição [Resolução OMI A.741 (18)].
14. Certificados relativos à robustez do casco e às instalações das máquinas emitidos pela sociedade de classificação em questão (apenas se o navio mantiver a sua classificação por uma sociedade de classificação).

ANEXO III

LISTA DE EXEMPLOS DE «MOTIVOS INEQUÍVOCOS» PARA A INSPECÇÃO APROFUNDADA

(referida no nº 3 do artigo 6º)

1. Navios identificados no anexo I, à excepção do ponto 1.
2. Relatório ou notificação por outro Estado-membro.
3. Relatório ou queixa 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 interessado considere o relatório ou a queixa manifestamente infundados; a identidade da pessoa que apresentou o relatório ou a queixa não será revelada ao comandante, nem ao proprietário do navio em questão.
4. Envolvimento do navio numa colisão quando em rota para o porto.
5. Manutenção inadequada do livro de registo de hidrocarbonetos.
6. Acusação de alegada violação das disposições relativas à descarga de substâncias ou efluentes nocivos.
7. Inexactidões apuradas quando da verificação dos certificados e outros documentos [em conformidade com os nºs 1, alínea a), e 2 do artigo 6º da directiva].
8. Indicações da incapacidade dos membros da tripulação para respeitarem o disposto no artigo 8º da Directiva 94/58/CE, de 22 de Novembro de 1994, relativa ao nível mínimo de formação das profissões marítimas ⁽¹⁾.
9. Provas de que as operações de carga ou outras não são efectuadas de modo seguro ou nos termos das orientações da OMI (por exemplo, o teor de oxigénio das condutas que transportam o gás inerte para os tanques de carga ser superior ao nível máximo prescrito).
10. Não apresentação, pelo comandante de um navio petrolífero, dos registos do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro.
11. 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.

⁽¹⁾ JO nº L 319 de 12. 12. 1994, p. 28.

ANEXO IV

PROCEDIMENTOS PARA A INSPECÇÃO DOS NAVIOS

(referidos no nº 4 do artigo 6º)

1. Procedimentos para a inspecção de navios [Resolução da OMI A.466 (XII), com as alterações que lhe foram introduzidas].
2. Princípios da lotação de segurança [Resolução da OMI A.481 (XII)] e seus anexos, que são os documentos relativos à lotação mínima de segurança (anexo 1) e as orientações para a aplicação dos princípios da lotação de segurança (anexo 2).
3. Procedimentos para a inspecção dos navios e das suas descargas ao abrigo do anexo I da Convenção MARPOL 73/78 [Resolução da OMI A.542 (13)].
4. Procedimentos para a inspecção dos navios e das suas descargas ao abrigo do anexo II da Convenção MARPOL 73/78 [Resolução da OMI MEPC 26 (23)].
5. Procedimentos de controlo das condições operacionais relacionadas com a segurança da navegação e a prevenção da poluição [Resolução da OMI A.742 (18)].
6. As disposições do Código internacional para o transporte marítimo de mercadorias perigosas.
7. Publicação da Organização Internacional do Trabalho (OIT) «Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for Procedure» (Inspeção das condições de trabalho a bordo dos navios: orientações de procedimento).
8. Anexo I das orientações do MA relativas aos inspectores.

ANEXO V

A. TIPOS DE NAVIOS SUJEITOS A INSPECÇÃO ALARGADA

(referidos no nº 1 do artigo 7º)

1. Navios petroleiros a cinco anos ou menos da data de saída de serviço, nos termos da regra 13G do anexo I da Convenção MARPOL 73/78, ou seja:
 - Os navios petroleiros para transporte de hidrocarbonetos em bruto de porte bruto igual ou superior a 20 000 toneladas ou os navios transportadores de refinados de porte bruto igual ou superior a 30 000 toneladas que não obedeçam às exigências relativas aos navios petroleiros novos, na acepção da regra 1 (26) do anexo I da Convenção MARPOL 73/78, ficarão sujeitos a inspecção alargada 20 anos após a data da entrega, conforme referido no suplemento, modelo B, do certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos, ou 25 anos após essa data se os respectivos tanques laterais ou espaços de fundo duplo não utilizados para o transporte de hidrocarbonetos cumprirem os requisitos definidos na regra 13 G (4) do referido anexo, a não ser que tenham sido reconstruídos em conformidade com o disposto na regra 13 F do mesmo anexo,
 - os navios petroleiros acima referidos que obedeçam aos requisitos relativos aos navios petroleiros novos definidos na regra 1 (26) do anexo I da Convenção MARPOL 73/78 ficarão sujeitos a inspecção alargada 25 anos após a data da entrega, conforme referido no suplemento, modelo B, do certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos, a não ser que cumpram o disposto na regra 13 F do referido anexo ou tenham sido reconstruídos por forma a cumprirem o disposto nessa regra.
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 de passageiros.
4. Navios-tanque para transporte de gás e produtos químicos com mais de 10 anos, determinados com base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.

B. ORIENTAÇÕES NÃO VINCULATIVAS PARA A INSPECÇÃO ALARGADA DE CERTOS TIPOS DE NAVIOS

(referidas no nº 2 do artigo 7º)

Na medida do aplicável, os seguintes elementos poderão fazer parte integrante da inspecção alargada. Os inspectores deverão ter em mente o facto de a execução em segurança de certas operações a bordo, por exemplo, operações de carga, poder ser comprometida com a realização de testes no seu decurso que tenham incidência directa nessas operações.

1. NAVIOS EM GERAL (todos os tipos da secção A)
 - 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
 - Teste do sistema de paragem de emergência por controlo remoto de, por exemplo, caldeiras e bombas de ventilação e combustível
 - Teste do aparelho de governo, incluindo o aparelho de governo auxiliar
 - Vistoria das fontes de alimentação de emergência dos sistemas de radiocomunicações
 - Vistoria e, na medida das possibilidades, teste do separador da casa das máquinas.
2. NAVIOS PETROLEIROS
Para além dos referidos no ponto 1, poderão fazer parte integrante da inspecção alargada dos navios petroleiros os seguintes elementos:
 - equipamento de espuma contra incêndios fixo no convés,

- equipamento geral de combate a incêndios,
- vistoria dos registos corta-fogos da casa das máquinas, da casa das bombas e das acomodações,
- controlo da pressão do gás inerte e do teor em oxigénio deste,
- consulta do registo de relatórios de inspecção, em conformidade com a Resolução A.744(18) da OMI, para detecção de eventuais zonas suspeitas que careçam de inspecção.

3. NAVIOS GRANELEIROS

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

- 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,
- consulta do registo de relatórios de inspecção em conformidade com a Resolução A.744(18) da OMI, para detecção de eventuais zonas suspeitas que careçam de inspecção.

4. NAVIOS-TANQUE PARA TRANSPORTE DE GÁS E PRODUTOS QUÍMICOS

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

- monitorização dos tanques de carga e dos dispositivos de segurança, da pressão e da margem de vazio,
- 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 específica transportada,
- equipamentos de evacuação de camarote com cabal protecção respiratória e dos olhos para todas as pessoas a bordo (se exigido pelos produtos enumerados no certificado internacional ou no certificado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel ou de gases liquefeitos a granel, consoante o aplicável),
- verificação de que os produtos transportados vêm enumerados no certificado internacional ou no certificado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel ou de gases liquefeitos a granel, consoante o aplicável,
- as instalações de combate aos fogos no convés, sejam elas com base em espumas ou substâncias químicas secas ou outras, consoante o exigido pelo produto transportado.

5. NAVIOS DE PASSAGEIROS

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

- teste do sistema de detecção e alarme de incêndios,
- teste de vedação adequada das portas corta-fogos,
- teste do sistema de comunicações aos passageiros,
- exercício de combate a incêndios com, no mínimo, demonstração de todos os equipamentos dos bombeiros e participação de parte do pessoal de câmaras,
- demonstração do conhecimento do plano de controlo de danos por parte dos membros principais da tripulação.

Se for necessário, a inspecção poderá continuar enquanto o navio está em trânsito para ou do porto de um Estado-membro, com o consentimento do comandante ou do armador. Os inspectores não entrarão o funcionamento do navio, nem provocarão situações que, na opinião do comandante, possam pôr em perigo a segurança dos passageiros, da tripulação e do navio.

ANEXO VI

CRITÉRIOS DE IMOBILIZAÇÃO DE UM NAVIO

(referidos no nº 3 do artigo 9º)

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 detenção do navio implicado (em conformidade com o nº 3 do artigo 9º).

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. 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 pôr a si próprio as seguintes perguntas:

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.

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.

3.1. *Generalidades*

A ausência de certificados 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 estão autorizados a 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 das luzes e dos sinais visuais ou sonoros.
9. Ausência ou avaria de funcionamento do equipamento de rádio para mensagens de emergência e comunicação de segurança.
10. Ausência ou avaria de funcionamento do equipamento de navegação, tendo em atenção o disposto no Regulamento SOLAS V/12(o).
11. Ausência de cartas de navegação corrigidas e/ou de quaisquer outras publicações náuticas pertinentes necessárias para a viagem planeada, tendo em conta que 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)

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 aos requisitos 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 conseqüente 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 tirante de água 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 filtração 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.
- 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 os requisitos ou efectuado sem um certificado devidamente alterado (14).
 5. Encanamento para a descarga de resíduos instalado sem autorização.
- 3.8. *Áreas abrangidas pela Convenção NFCSQ*
- Número, composição ou certificação da tripulação não concordantes com o documento relativo à lotação de segurança.
- 3.9. *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.
- 3.10. *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.
-

ANEXO VII

CRITÉRIOS MÍNIMOS PARA OS INSPECTORES

(referidos no nº 1 do artigo 12º)

1. O inspector deve estar autorizado pela autoridade competente do Estado-membro a efectuar inspecções pelo Estado do porto.
 2. A. É necessário
 - 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,
 - 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.
 3. 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.
 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.
-

