

Jornal Oficial

da União Europeia

L 131



Edição em língua
portuguesa

Legislação

52.º ano

28 de Maio de 2009

Índice

I Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação é obrigatória

REGULAMENTOS

- ★ Regulamento (CE) n.º 390/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, que altera as Instruções Consulares Comuns destinadas às missões diplomáticas e postos consulares de carreira no que diz respeito à introdução de dados biométricos, incluindo as disposições relativas à organização da recepção e do tratamento dos pedidos de visto 1
- ★ Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios ⁽¹⁾ 11
- ★ Regulamento (CE) n.º 392/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente ⁽¹⁾ 24

DIRECTIVAS

- ★ Directiva 2009/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas (reformulação) ⁽¹⁾ 47
- ★ Directiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (reformulação) ⁽¹⁾ 57

Preço: 26 EUR

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

(continua no verso da capa)

PT

Os actos cujos títulos são impressos em tipo fino são actos de gestão corrente adoptados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os actos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

- ★ Directiva 2009/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, que altera a Directiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios ⁽¹⁾ 101

- ★ Directiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no sector do transporte marítimo e que altera as Directivas 1999/35/CE do Conselho e 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ 114

- ★ Directiva 2009/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos ⁽¹⁾ 128

- ★ Directiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira ⁽¹⁾ 132



⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

I

(Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação é obrigatória)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (CE) N.º 390/2009 do PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 23 de Abril de 2009

que altera as Instruções Consulares Comuns destinadas às missões diplomáticas e postos consulares de carreira no que diz respeito à introdução de dados biométricos, incluindo as disposições relativas à organização da recepção e do tratamento dos pedidos de visto

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 62.º, ponto 2, alínea b), subalínea ii),

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer da Autoridade Europeia para a Protecção de Dados ⁽¹⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

(1) Para garantir a verificação e identificação exactas dos requerentes, é necessário tratar dados biométricos no Sistema de Informação sobre Vistos (VIS) estabelecido pela Decisão 2004/512/CE do Conselho ⁽³⁾ e prever um quadro jurídico para a recolha desses identificadores biométricos. Além disso, a aplicação do VIS requer novas formas de organização da recepção dos pedidos de visto.

(2) A integração de identificadores biométricos no VIS constitui um passo importante na via da utilização de novos elementos que permitam estabelecer uma ligação mais

fiável entre o titular do visto e o passaporte, de modo a prevenir a usurpação de identidade. Por essa razão, a comparência pessoal do requerente (pelo menos para o primeiro pedido) deverá ser um dos requisitos básicos para a emissão de um visto com registo de identificadores biométricos no VIS.

(3) A escolha dos identificadores biométricos é feita no Regulamento (CE) n.º 767/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de Julho de 2008, relativo ao Sistema de Informação sobre Vistos (VIS) e ao intercâmbio de dados entre os Estados-Membros sobre os vistos de curta duração («Regulamento VIS») ⁽⁴⁾.

(4) O presente regulamento define as normas aplicáveis à recolha dos identificadores biométricos, remetendo para as disposições aplicáveis estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Não são exigidas outras especificações técnicas para assegurar a interoperabilidade.

(5) Qualquer documento, dado ou identificador biométrico recebido por um Estado-Membro no âmbito de um pedido de visto é considerado um documento consular, nos termos da Convenção de Viena sobre Relações Consulares, de 24 de Abril de 1963, sendo tratado de forma adequada.

(6) Para facilitar o registo dos requerentes e reduzir os custos para os Estados-Membros, é necessário estudar novas possibilidades de organização para além do quadro de representação existente. Em primeiro lugar, deverá ser acrescentado às Instruções Consulares Comuns destinadas às missões diplomáticas e postos consulares de carreira ⁽⁵⁾ um tipo de representação específico limitado à recolha dos pedidos e ao registo dos identificadores biométricos.

⁽¹⁾ JO C 321 de 29.12.2006, p. 38.

⁽²⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 10 de Julho de 2008 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 5 de Março de 2009 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e posição do Parlamento Europeu de 25 de Março de 2009 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽³⁾ JO L 213 de 15.6.2004, p. 5.

⁽⁴⁾ JO L 218 de 13.8.2008, p. 60.

⁽⁵⁾ JO C 326 de 22.12.2005, p. 1.

- (7) Deverão ser introduzidas outras possibilidades, como a partilha de locais, os centros comuns para apresentação de pedidos, cónsules honorários e formas de cooperação com prestadores de serviços externos. Deverá ser estabelecido um enquadramento jurídico adequado para estas possibilidades que tenha em conta, nomeadamente, a questão da protecção de dados. Os Estados-Membros deverão, nos termos das condições previstas nesse enquadramento jurídico, determinar o tipo de estrutura organizativa que utilizarão em cada país terceiro. A Comissão deverá publicar as informações relativas a essas estruturas.
- (8) Ao organizar a cooperação, os Estados-Membros deverão assegurar que os requerentes sejam encaminhados para o Estado-Membro responsável pelo tratamento dos seus pedidos.
- (9) É necessário prever as situações em que os Estados-Membros, no intuito de facilitar o processo, decidem cooperar com um prestador de serviços externo para efeitos de recolha de pedidos. Essa decisão poderá ser tomada se, em circunstâncias especiais ou por motivos relacionados com a situação local, a cooperação com outros Estados-Membros sob a forma de representação limitada, partilha de locais ou centro comum para apresentação de pedidos se revelar inadequada para o Estado-Membro em causa. Tais disposições deverão ser estabelecidas respeitando os princípios gerais aplicáveis à emissão de vistos e os requisitos de protecção de dados estabelecidos na Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados⁽¹⁾. Além disso, ao estabelecer e aplicar tais disposições deverá ser tida em conta a necessidade de evitar a busca do visto mais fácil (*visa shopping*).
- (10) Os Estados-Membros deverão cooperar com prestadores de serviços externos com base num instrumento jurídico que deverá conter disposições que definam as responsabilidades exactas destes últimos, prevejam o acesso directo e ilimitado às suas instalações, as informações destinadas aos requerentes, a confidencialidade e as circunstâncias, condições e procedimentos para a suspensão ou a cessação da cooperação.
- (11) O presente regulamento, ao permitir que os Estados-Membros cooperem com um prestador de serviços externo para efeitos de recolha de pedidos e estabelecendo simultaneamente o princípio do «balcão único» para a apresentação dos pedidos, cria uma excepção à regra geral da comparência pessoal, prevista no ponto 4 da parte III das Instruções Consulares Comuns. Esta excepção não obsta à possibilidade de convocar o requerente para uma entrevista pessoal, ou de aprovar futuros instrumentos jurídicos regulamentadores desta matéria.
- (12) A fim de assegurar o respeito dos requisitos de protecção de dados, foi consultado o grupo de trabalho criado pelo artigo 29.º da Directiva 95/46/CE.
- (13) A Directiva 95/46/CE aplica-se aos Estados-Membros no que se refere ao tratamento de dados pessoais em aplicação do presente regulamento.
- (14) Os Estados-Membros deverão manter a possibilidade de todos os requerentes apresentarem directamente os pedidos nas suas missões diplomáticas ou postos consulares.
- (15) Para facilitar o processamento de eventuais pedidos subsequentes, deverá ser possível copiar as impressões digitais da primeira introdução no VIS no prazo de 59 meses. Findo este prazo, as impressões digitais deverão ser novamente recolhidas.
- (16) Atendendo à obrigação de recolher identificadores biométricos, não se deverá continuar a recorrer a intermediários comerciais, como por exemplo agências de viagens, para o primeiro pedido, mas unicamente para os subsequentes.
- (17) Por conseguinte, as Instruções Consulares Comuns deverão ser alteradas.
- (18) Três anos depois de o VIS entrar em funcionamento e posteriormente de quatro em quatro anos, a Comissão deverá apresentar um relatório sobre a aplicação do presente regulamento.
- (19) Atendendo a que os objectivos do presente regulamento, nomeadamente a organização da recepção e o tratamento de pedidos relativamente à introdução de dados biométricos no VIS, a introdução de normas comuns e identificadores biométricos interoperáveis e a definição de regras comuns a todos os Estados-Membros que participam na política comunitária comum de vistos, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, ser mais bem alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.
- (20) Nos termos dos artigos 1.º e 2.º do Protocolo relativo à posição da Dinamarca, anexo ao Tratado da União Europeia e ao Tratado que institui a Comunidade Europeia, a Dinamarca não participa na aprovação do presente regulamento e não fica a ele vinculada nem sujeita à sua aplicação. Uma vez que o presente regulamento se baseia no acervo de Schengen nos termos do título IV da parte III do Tratado que institui a Comunidade Europeia, a Dinamarca deverá decidir, nos termos do artigo 5.º do Protocolo acima referido e no prazo de seis meses a contar da data de aprovação do presente regulamento, se procede à respectiva transposição para o seu direito interno.

(¹) JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

- (21) Em relação à Islândia e à Noruega, o presente regulamento constitui um desenvolvimento das disposições do acervo de Schengen, na acepção do Acordo celebrado pelo Conselho da União Europeia e a República da Islândia e o Reino da Noruega relativo à associação destes dois Estados à execução, à aplicação e ao desenvolvimento do acervo de Schengen⁽¹⁾, que se inserem no domínio a que se refere o ponto B do artigo 1.º da Decisão 1999/437/CE do Conselho⁽²⁾ relativa a determinadas regras de aplicação do referido acordo.
- (22) O presente regulamento constitui um desenvolvimento das disposições do acervo de Schengen em que o Reino Unido não participa, nos termos da Decisão 2000/365/CE do Conselho, de 29 de Maio de 2000, sobre o pedido do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte para participar em algumas das disposições do acervo de Schengen⁽³⁾. Por conseguinte, o Reino Unido não participa na sua aprovação e não fica a ele vinculado nem sujeito à sua aplicação.
- (23) O presente regulamento constitui um desenvolvimento das disposições do acervo de Schengen em que a Irlanda não participa, nos termos da Decisão 2002/192/CE do Conselho, de 28 de Fevereiro de 2002, sobre o pedido da Irlanda para participar em algumas das disposições do acervo de Schengen⁽⁴⁾. Por conseguinte, a Irlanda não participa na sua aprovação e não fica a ele vinculada nem sujeita à sua aplicação.
- (24) Em relação à Suíça, o presente regulamento constitui um desenvolvimento das disposições do acervo de Schengen, na acepção do Acordo entre a União Europeia, a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo à associação da Confederação Suíça à execução, à aplicação e ao desenvolvimento do acervo de Schengen⁽⁵⁾, que se inserem no domínio a que se refere o ponto B do artigo 1.º da Decisão 1999/437/CE, conjugado com o artigo 3.º da Decisão 2008/146/CE⁽⁶⁾.
- (25) Em relação ao Liechtenstein, o presente regulamento constitui um desenvolvimento das disposições do acervo de Schengen, na acepção do Protocolo entre a União Europeia, a Comunidade Europeia, a Confederação Suíça e o Principado do Liechtenstein relativo à adesão do Principado do Liechtenstein ao Acordo entre a União Europeia, a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça relativo à associação da Confederação Suíça à execução, à aplicação e ao desenvolvimento do acervo de Schengen,
- que se inserem no domínio a que se refere o ponto B do artigo 1.º da Decisão 1999/437/CE, conjugado com o artigo 3.º da Decisão 2008/261/CE do Conselho⁽⁷⁾.
- (26) Em relação a Chipre, o presente regulamento constitui um acto baseado no acervo de Schengen ou de algum modo com ele relacionado, na acepção do n.º 2 do artigo 3.º do Acto de Adesão de 2003.
- (27) O presente regulamento constitui um acto baseado no acervo de Schengen ou de algum modo com ele relacionado, na acepção do n.º 2 do artigo 4.º do Acto de Adesão de 2005,

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alterações às Instruções Consulares Comuns

As Instruções Consulares Comuns destinadas às missões diplomáticas e postos consulares de carreira são alteradas do seguinte modo:

1. A parte II é alterada do seguinte modo:

a) Na alínea b) do ponto 1.2 são aditados os seguintes parágrafos:

«Um Estado-Membro também pode representar um ou mais Estados-Membros, de forma limitada, unicamente para efeitos de recolha de pedidos e registo de identificadores biométricos. São aplicáveis as disposições pertinentes das alíneas c) e e) do ponto 1.2. A recolha e a transmissão de dossiers e dados ao Estado-Membro representado deve respeitar as normas relevantes em matéria de protecção de dados e de segurança.

O(s) Estado(s)-Membro(s) representado(s) deve(m) assegurar que os dados estejam totalmente cifrados sempre que sejam transferidos, quer electronicamente quer fisicamente, num suporte electrónico de armazenamento das autoridades do Estado-Membro representante para as autoridades do Estado-Membro representado.

⁽¹⁾ JO L 176 de 10.7.1999, p. 36.

⁽²⁾ JO L 176 de 10.7.1999, p. 31.

⁽³⁾ JO L 131 de 1.6.2000, p. 43.

⁽⁴⁾ JO L 64 de 7.3.2002, p. 20.

⁽⁵⁾ JO L 53 de 27.2.2008, p. 52.

⁽⁶⁾ JO L 53 de 27.2.2008, p. 1.

⁽⁷⁾ JO L 83 de 26.3.2008, p. 3.

Nos países terceiros que proibam a cifragem dos dados a transferir electronicamente das autoridades do Estado-Membro representante para as autoridades do(s) Estado(s)-Membro(s) representado(s), este(s) último(s) não pode(m) permitir que o Estado-Membro representante transfira os dados electronicamente.

Neste caso, o(s) Estado(s)-Membro(s) representado(s) deve(m) assegurar que os dados electrónicos sejam transferidos fisicamente sob forma totalmente cifrada, num suporte electrónico de armazenamento, das autoridades do Estado-Membro representante para as autoridades do(s) Estado(s)-Membro(s) representado(s) por um funcionário consular de um Estado-Membro, ou, caso tal transferência requeira a tomada de medidas desproporcionadas ou não razoáveis, de outro modo seguro, por exemplo recorrendo a operadores estabelecidos com experiência no transporte de documentos e dados sensíveis no país terceiro em causa.

Em todos os casos, o nível de segurança da transferência deve ser adaptado ao grau de sensibilidade dos dados.

Os Estados-Membros ou a Comunidade devem procurar alcançar um acordo com os países terceiros em causa tendo em vista levantar a proibição contra a cifragem dos dados a transferir electronicamente entre as autoridades dos Estados-Membros em causa.»;

b) A alínea d) passa a ter a seguinte redacção:

«d) A representação e a representação limitada para efeitos de emissão de vistos uniformes, prevista nas alíneas a) e b), consta do quadro de representação em matéria de emissão de vistos uniformes que figura no anexo 18.».

2. A parte III é alterada do seguinte modo:

a) O ponto 1 passa a ter a seguinte redacção:

«1. **Pedidos de visto:**

1.1. *Formulários de pedido de visto – Número de formulários*

Os requerentes devem também preencher o formulário de pedido de visto uniforme. A apresentação do pedido de visto uniforme deve ser efectuada por meio do formulário harmonizado conforme com o modelo que consta do anexo 16.

O formulário de pedido deve ser preenchido pelo menos num exemplar, que possa ser utilizado, designadamente, para efeitos de consulta das autoridades centrais. Desde que os procedimentos adminis-

trativos nacionais o requeiram, os Estados-Membros podem exigir um maior número de exemplares.

1.2. *Identificadores biométricos*

a) Os Estados-Membros devem proceder à recolha de identificadores biométricos do requerente, incluindo a fotografia do rosto e as dez impressões digitais, em conformidade com as garantias previstas na Convenção Europeia para a Protecção dos Direitos do Homem e das Liberdades Fundamentais, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia e na Convenção das Nações Unidas sobre os Direitos da Criança.

Ao apresentar o seu primeiro pedido, o requerente deve comparecer pessoalmente. Nessa ocasião, devem ser recolhidos os seguintes identificadores biométricos:

- uma fotografia, digitalizada ou tirada aquando da apresentação do pedido, e
- dez impressões digitais em formato digital.

Caso tenham sido introduzidas pela primeira vez no Sistema de Informação sobre Vistos (VIS) há menos de 59 meses antes da data do novo pedido, as impressões digitais de um requerente recolhidas para efeitos de um pedido anterior devem ser copiadas para o pedido seguinte.

Contudo, em caso de dúvida razoável quanto à identidade dos requerentes, a missão diplomática ou posto consular deve recolher as impressões digitais dentro do prazo acima especificado.

Além disso, se no momento da apresentação do pedido não for possível confirmar imediatamente que as impressões digitais foram recolhidas no prazo acima especificado, o requerente pode solicitar a recolha das suas impressões digitais.

Nos termos do n.º 5 do artigo 9.º do Regulamento VIS, a fotografia apenas a cada pedido deve ser introduzida no VIS. O requerente não pode ser obrigado a comparecer pessoalmente para esse efeito.

As especificações técnicas relativas à fotografia devem ser conformes com as normas internacionais estabelecidas no documento 9303, 1.ª parte, 6.ª edição, da OACI.

As impressões digitais devem ser recolhidas de acordo com as normas da OACI e com a Decisão 2006/648/CE da Comissão, de 22 de Setembro de 2006, que estabelece as especificações técnicas das normas para dispositivos biométricos relacionados com o desenvolvimento do Sistema de Informação sobre Vistos (*).

Os identificadores biométricos devem ser recolhidos por funcionários qualificados e devidamente autorizados da missão diplomática ou posto consular e das autoridades responsáveis pela emissão de vistos nas fronteiras. Sob a supervisão das missões diplomáticas ou postos consulares, os identificadores biométricos podem igualmente ser recolhidos por pessoal qualificado e devidamente autorizado do cônsul honorário ou do prestador de serviços externo a que se referem os pontos 1.3 e 1.4 da parte VII.

Os dados devem ser registados no VIS unicamente por pessoal devidamente autorizado dos serviços consulares, nos termos do n.º 1 do artigo 6.º, do artigo 7.º e dos pontos 5 e 6 do artigo 9.º do Regulamento VIS.

Os Estados-Membros devem garantir a utilização integral de todos os critérios de pesquisa previstos no artigo 15.º do Regulamento VIS, a fim de evitar rejeições e identificações falsas.

b) Excepções

Ficam isentos da obrigação de fornecer impressões digitais os seguintes requerentes:

— Crianças com menos de 12 anos;

— Pessoas fisicamente impossibilitadas de fornecer impressões digitais. Se for possível, deve proceder-se à recolha de um número de impressões digitais inferior a dez. Todavia, se essa impossibilidade for temporária, o requerente deve fornecer as impressões digitais no pedido seguinte. As missões diplomáticas ou postos consulares e as autoridades responsáveis pela emissão de vistos nas fronteiras ficam habilitadas a solicitar mais esclarecimentos com base na impossibilidade temporária. Os Estados-Membros garantem a aplicação dos procedimentos adequados para garantir a dignidade do requerente, caso surjam dificuldades no registo. O facto de a recolha das impressões digitais ser fisicamente impossível não influencia a concessão ou a recusa do visto;

— Chefes de Estado ou de Governo e membros dos Governos nacionais e respectivos cônjuges, bem como os membros das delegações oficiais que os acompanham, quando são convidados pelos Governos dos Estados-Membros ou por organizações internacionais para fins oficiais;

— Monarcas e outros membros eminentes da família real, quando convidados pelos Governos dos Estados-Membros ou organizações internacionais para efeitos oficiais.

Em cada um destes casos, deve ser introduzida no VIS a menção “não aplicável”.

(*) JO L 267 de 27.9.2006, p. 41.»;

b) É aditado o seguinte ponto:

«5. Conduta do pessoal

As missões diplomáticas ou postos consulares dos Estados-Membros devem assegurar que os requerentes sejam recebidos com cortesia.

No exercício das suas funções, os funcionários consulares devem respeitar integralmente a dignidade humana. Todas as medidas tomadas devem ser proporcionais aos objectivos que perseguem.

No exercício das suas funções, os funcionários consulares não podem exercer qualquer discriminação em razão do sexo, raça ou origem étnica, religião ou crença, deficiência, idade ou orientação sexual.».

3. O ponto 1 da parte VII é alterado do seguinte modo:

«1. Organização dos serviços de vistos

1.1. Organização da recepção e tratamento dos pedidos de visto

A organização da recepção e tratamento dos pedidos é da competência de cada Estado-Membro. Em princípio, os pedidos são apresentados junto das missões diplomáticas ou postos consulares de um Estado-Membro.

Os Estados-Membros devem:

— dotar do material necessário à recolha de identificadores biométricos as suas missões diplomáticas ou postos consulares e as autoridades responsáveis pela emissão de vistos nas fronteiras, bem como os gabinetes dos seus cônsules honorários, sempre que a eles recorram para a recolha de identificadores biométricos nos termos do ponto 1.3, e/ou

- cooperar com um ou mais Estados-Membros, no âmbito da cooperação consular local, ou por meio de outros contactos adequados, sob a forma de representação limitada, partilha de locais ou centro comum para apresentação de pedidos, nos termos do ponto 1.2.

Em circunstâncias especiais ou por motivos relacionados com a situação local, como por exemplo quando:

- o elevado número de requerentes não permitir organizar a recolha de pedidos e de dados em tempo útil e em condições condignas, ou
- não seja possível garantir de qualquer outra forma uma boa cobertura territorial do país terceiro em causa,

e quando as formas de cooperação acima mencionadas não se revelarem adequadas para o Estado-Membro em causa, este pode, em última instância, cooperar com um prestador de serviços externo, nos termos do ponto 1.4.

Sem prejuízo do direito de convocar o requerente para uma entrevista pessoal, nos termos do ponto 4 da parte III, a escolha de uma forma de organização não pode obrigar o requerente a comparecer pessoalmente em mais de um local para apresentar um pedido.

1.2. Formas de cooperação entre Estados-Membros

- a) Sempre que se opte pela “partilha de locais”, os funcionários das missões diplomáticas ou postos consulares de um ou mais Estados-Membros devem tratar os pedidos (incluindo os identificadores biométricos) que lhes sejam dirigidos na missão diplomática ou posto consular de outro Estado-Membro e devem partilhar o equipamento desse Estado-Membro. Os Estados-Membros em causa devem chegar a acordo quanto à duração da partilha de locais e às condições para pôr termo à mesma, bem como quanto à percentagem do montante a cobrar pelo visto a afectar ao Estado-Membro cuja missão diplomática ou posto consular é utilizado.
- b) Sempre que sejam criados “centros comuns para apresentação de pedidos”, os funcionários das missões diplomáticas ou postos consulares de dois ou mais Estados-Membros devem ser agrupados num edifício para aí receberem os pedidos de visto (incluindo os identificadores biométricos) que lhes sejam apresentados. Os requerentes devem ser encaminhados para o Estado-Membro responsável pelo tratamento do pedido. Os Estados-Membros devem chegar a acordo quanto à duração da cooperação e às condições para pôr termo à mesma, bem como quanto à partilha de custos entre os Esta-

dos-Membros participantes. Um dos Estados-Membros deve ser responsável pelos contratos de ordem logística e pelas relações diplomáticas com o país de acolhimento.

1.3. Recurso aos cônsules honorários

Os cônsules honorários podem igualmente ser autorizados a desempenhar algumas ou todas as tarefas referidas no ponto 1.5. Devem ser tomadas medidas adequadas para garantir a segurança e a protecção de dados.

Quando o cônsul honorário não for um funcionário do Estado-Membro, o desempenho dessas tarefas deve satisfazer os requisitos estabelecidos no anexo 19, excepto no que se refere às disposições previstas na alínea c) do ponto C desse anexo.

Quando o cônsul honorário for funcionário de um Estado-Membro, o Estado-Membro em causa deve assegurar a aplicação de requisitos comparáveis aos que se aplicariam se as tarefas fossem desempenhadas pela sua missão diplomática ou posto consular.

1.4. Cooperação com prestadores de serviços externos

Os Estados-Membros devem procurar cooperar com um prestador de serviços externo, em conjunto com um ou mais Estados-Membros, sem prejuízo das regras aplicáveis à contratação pública e à concorrência.

A cooperação com um prestador de serviços externo deve basear-se num instrumento jurídico que cumpra os requisitos estabelecidos no anexo 19.

Os Estados-Membros devem trocar entre si, no âmbito da cooperação consular local, informações sobre a selecção dos prestadores de serviços externos e sobre a definição dos termos e condições dos respectivos instrumentos jurídicos.

1.5. Tipos de cooperação com prestadores de serviços externos

Pode ser confiada ao prestador de serviços externo uma ou várias das seguintes tarefas:

- a) Prestar informações gerais sobre os requisitos aplicáveis aos pedidos de visto e respectivos formulários;
- b) Informar o requerente acerca dos documentos justificativos exigidos com base numa lista de controlo;
- c) Recolher dados e pedidos (incluindo identificadores biométricos) e transmitir o pedido à missão diplomática ou posto consular;

- d) Cobrar os emolumentos devidos;
- e) Organizar as entrevistas pessoais a realizar junto da missão diplomática ou posto consular ou do próprio prestador de serviços externo;
- f) Recolher os documentos de viagem (inclusive a notificação de recusa, se for esse o caso) emitidos pela missão diplomática ou posto consular e devolvê-los ao requerente.

1.6. Obrigações dos Estados-Membros

Ao seleccionarem prestadores de serviços externos, o(s) Estado(s)-Membro(s) em causa devem verificar cuidadosamente a solvabilidade e a fiabilidade da empresa (incluindo as licenças necessárias, o registo comercial, os estatutos e os contratos bancários) e certificar-se de que não há conflitos de interesses.

O(s) Estado(s)-Membro(s) em causa deve(m) garantir que o prestador de serviços externo seleccionado cumpra os termos e condições que lhe tenham sido impostos no instrumento jurídico a que se refere o ponto 1.4.

O(s) Estado(s)-Membro(s) em causa deve(m) ser responsável(eis) pelo cumprimento das regras em matéria de protecção de dados e submetidos a controlo nos termos do artigo 28.º da Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados (*).

A cooperação com um prestador de serviços externo não limita nem exclui a responsabilidade decorrente da legislação nacional do(s) Estado(s)-Membro(s) em causa por incumprimento das obrigações respeitantes aos dados pessoais dos requerentes e ao tratamento dos vistos. A presente disposição não prejudica qualquer acção que possa ser directamente empreendida contra o prestador de serviços externo ao abrigo da legislação nacional do país terceiro em causa.

O(s) Estado(s)-Membro(s) em causa deve(m) assegurar que os dados estejam totalmente cifrados sempre que sejam transferidos, quer electronicamente quer fisicamente, num suporte electrónico de armazenamento do prestador de serviços externo para as autoridades do(s) Estado(s)-Membro(s) em causa.

Nos países terceiros que proíbam a cifragem dos dados a transferir electronicamente do prestador de serviços externo para as autoridades do(s) Estado(s)-Membro(s) em causa, este(s) último(s) não pode(m) autorizar o

prestador de serviços externo a transferir os dados electronicamente.

Neste caso, o(s) Estado(s)-Membro(s) em causa deve(m) assegurar que os dados electrónicos sejam transferidos fisicamente sob forma totalmente cifrada, num suporte electrónico de armazenamento, do prestador de serviços externo para as autoridades do(s) Estado(s)-Membro(s) em causa por um funcionário consular de um Estado-Membro, ou, caso tal transferência requeira a tomada de medidas desproporcionais ou não razoáveis, de outro modo seguro, por exemplo recorrendo a operadores estabelecidos com experiência no transporte de documentos e dados sensíveis no país terceiro em causa.

Em qualquer caso, o nível de segurança da transferência deve ser adaptado ao grau de sensibilidade dos dados.

Os Estados-Membros ou a Comunidade devem procurar alcançar um acordo com os países terceiros em causa tendo em vista levantar a proibição contra a cifragem dos dados a transferir electronicamente do prestador de serviços externo para as autoridades do(s) Estado(s)-Membro(s) em causa.

O(s) Estado(s)-Membro(s) em causa deve(m) assegurar a formação do prestador de serviços externo nos domínios necessários para que este possa prestar um serviço adequado e prestar informações suficientes aos requerentes.

Caso as impressões digitais tenham sido recolhidas pelo prestador de serviços externo, o(s) Estado(s)-Membro(s) em causa deve(m) prever a possibilidade de as verificar junto da missão diplomática ou posto consular, em caso de dúvida.

A análise dos pedidos, as entrevistas, quando for o caso, o processo de autorização e a impressão e aposição das vinhetas de visto são efectuados única e exclusivamente pela missão diplomática ou posto consular.

Em circunstância nenhuma podem os prestadores de serviços externos ter acesso ao VIS. O acesso a este é exclusivamente reservado aos funcionários devidamente autorizados das missões diplomáticas ou postos consulares.

O(s) Estado(s)-Membro(s) em causa deve(m) acompanhar de perto a aplicação do instrumento jurídico a que se refere o ponto 1.4, nomeadamente no que se refere a:

- a) Informações gerais sobre os requisitos aplicáveis aos pedidos de visto e respectivos formulários prestadas pelo prestador de serviços externo aos requerentes;
- b) Todas as medidas técnicas e organizativas no domínio da segurança necessárias para proteger os dados pessoais contra a destruição accidental ou ilícita, a perda accidental, a alteração, a difusão ou acesso não autorizados, nomeadamente quando a cooperação estabelecida implicar a transmissão de dossiers e dados à missão diplomática ou ao posto consular do(s) Estado(s)-Membro(s) em causa, e todas as outras formas ilícitas de tratamento de dados pessoais;
- c) Recolha e transmissão de identificadores biométricos;
- d) Medidas tomadas para garantir o respeito das disposições relativas à protecção de dados.

Para o efeito, a missão diplomática ou o posto consular do(s) Estado(s)-Membro(s) em causa deve efectuar regularmente controlos sem aviso prévio nas instalações do prestador de serviços externo.

1.7. Taxa de serviço

Os prestadores de serviços externos podem cobrar uma taxa de serviço para além dos emolumentos que refere o anexo 12. A taxa de serviço deve ser proporcional aos custos suportados pelo prestador de serviços externo ao desempenhar uma ou mais das tarefas a que se refere o ponto 1.5.

Essa taxa de serviço deve ser especificada no instrumento jurídico a que se refere o ponto 1.4.

No âmbito da cooperação consular local, os Estados-Membros devem assegurar que a taxa de serviço cobrada ao requerente reflecta devidamente os serviços oferecidos pelo prestador de serviços externo e esteja adaptada à situação local. Além disso, os Estados-Membros devem procurar harmonizar a taxa de serviço aplicável.

A taxa de serviço não pode ser superior a metade do montante a cobrar pelo visto fixado no anexo 12, independentemente das eventuais isenções de pagamento do referido montante previstas no anexo 12.

O(s) Estado(s)-Membro(s) em causa deve(m) manter a possibilidade de todos os requerentes apresentarem

directamente os pedidos nas suas missões diplomáticas ou postos consulares.

1.8. Informações

Nas missões diplomáticas e postos consulares dos Estados-Membros devem estar expostas para o público em geral informações precisas sobre a forma de obter entrevistas e de apresentar pedidos.

1.9. Continuidade dos serviços prestados

No caso de cessar a cooperação estabelecida com outros Estados-Membros ou com qualquer tipo de prestador de serviços externo, os Estados-Membros devem assegurar a continuidade de todos os serviços.

1.10. Decisão e publicação

Os Estados-Membros devem informar a Comissão da forma como tencionam organizar a recepção e o tratamento dos pedidos em cada serviço consular. A Comissão assegura a devida publicação.

Os Estados-Membros devem transmitir à Comissão cópia do instrumento jurídico a que se refere o ponto 1.4.

(*) JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.»

4. O ponto 5.2 da parte VIII é alterado do seguinte modo:

- a) O título passa a ter a seguinte redacção:

«5.2. *Cooperação das missões diplomáticas e postos consulares dos Estados-Membros com intermediários comerciais*»;

- b) É inserida a seguinte frase entre o título e a alínea a) do ponto 5.2:

«Caso sejam apresentados pedidos subsequentes ao abrigo do ponto 1.2 da parte III, os Estados-Membros podem autorizar as suas missões diplomáticas ou postos consulares a cooperarem com intermediários comerciais, isto é, prestadores de serviços administrativos e agências de transportes ou de viagens, tais como operadores turísticos e retalhistas.».

5. É aditado o seguinte anexo

«ANEXO 19

Lista de requisitos mínimos a incluir no instrumento jurídico em caso de cooperação com prestadores de serviços externos

- A. Relativamente ao exercício das suas actividades, o prestador de serviços externo deve, no que respeita à protecção de dados:
- a) Impedir em todas as circunstâncias a leitura, cópia, alteração ou supressão não autorizadas de dados, nomeadamente durante a transmissão destes à missão diplomática ou posto consular do(s) Estado(s)-Membro(s) responsável(is) pelo tratamento do pedido;
 - b) Em conformidade com as instruções dadas pelo(s) Estado(s)-Membro(s) em causa, transmitir os dados:
 - electronicamente, sob forma cifrada, ou
 - fisicamente, de modo seguro;
 - c) Transmitir os dados o mais rapidamente possível:
 - no caso de dados transferidos fisicamente, pelo menos uma vez por semana,
 - no caso de dados cifrados transmitidos electronicamente, até ao final do dia em que os dados foram recolhidos;
 - d) Apagar os dados imediatamente após a sua transmissão e assegurar que os únicos dados que podem ser retidos sejam o nome e o contacto do requerente, para efeitos de marcação de entrevistas, e o número do passaporte, até à restituição deste ao requerente, se for esse o caso;
 - e) Assegurar todas as medidas técnicas e organizativas no domínio da segurança necessárias para proteger os dados pessoais contra a destruição accidental ou ilícita, a perda accidental, a alteração, a difusão ou acesso não autorizados, nomeadamente quando a cooperação estabelecida implicar a transmissão de dossiers e dados à missão diplomática ou ao posto consular do(s) Estado(s)-Membro(s) em causa, e todas as outras formas ilícitas de tratamento de dados pessoais;
 - f) Processar os dados unicamente para efeitos de tratamento de dados pessoais dos requerentes em nome do(s) Estado(s)-Membro(s) interessado(s);
 - g) Aplicar normas de protecção de dados pelo menos equivalentes às estabelecidas na Directiva 95/46/CE;
 - h) Prestar aos requerentes as informações exigidas ao abrigo do artigo 37.º do Regulamento VIS.
- B. Relativamente ao exercício das suas actividades, o prestador de serviços externo deve, no que respeita à conduta do pessoal:
- a) Garantir que o seu pessoal tem a formação devida;
 - b) Assegurar que, no exercício das suas funções, o seu pessoal:
 - receba os requerentes com cortesia,
 - respeite a dignidade e integridade dos requerentes,
 - não discrimine as pessoas em razão do sexo, raça ou origem étnica, religião ou crença, deficiência, idade ou orientação sexual, e
 - respeite as regras de confidencialidade que se aplicam igualmente ao pessoal que cessou funções ou após a suspensão ou termo do instrumento jurídico;
 - c) Fornecer, a qualquer momento, a identificação do pessoal que lhe está afecto;
 - d) Provar que o seu pessoal tem um registo criminal sem antecedentes e possui os conhecimentos requeridos.
- C. Relativamente à verificação do exercício das suas actividades, o prestador de serviços externo deve:
- a) Facultar, a qualquer momento e sem aviso prévio, o acesso do pessoal habilitado pelo Estado-Membro em causa às suas instalações, nomeadamente para efeitos de inspecção;
 - b) Garantir a possibilidade de acesso remoto ao seu sistema de marcação de entrevistas para efeitos de inspecção;
 - c) Assegurar a utilização de métodos de controlo relevantes (p. ex. requerentes fictícios, WebCam);
 - d) Assegurar o acesso a provas de que foram cumpridas as disposições relativas à protecção de dados, incluindo obrigações de apresentação de relatórios, auditorias externas e controlos regulares por amostragem;
 - e) Comunicar sem demora ao(s) Estado(s)-Membro(s) em causa quaisquer violações da segurança ou queixas apresentadas pelos requerentes sobre a utilização abusiva de dados ou o acesso não autorizado aos mesmos, e coordenar esforços com o(s) Estado(s)-Membro(s) em causa para encontrar uma solução e dar explicações rapidamente aos requerentes queixosos.

D. Relativamente aos requisitos gerais, o prestador de serviços externo deve:

- a) Agir sob as instruções do(s) Estado(s)-Membro(s) responsável(eis) pelo tratamento do pedido;
- b) Aprovar medidas anti-corrupção adequadas (p. ex. disposições relativas à remuneração do pessoal; cooperação na selecção dos membros do pessoal aos quais são confiadas as tarefas; regra dos dois membros do pessoal; princípio de rotação);
- c) Respeitar plenamente o disposto no instrumento jurídico, o qual deve conter uma cláusula de suspensão ou resolução, nomeadamente em caso de violação das regras estabelecidas, bem como uma cláusula de revisão destinada a assegurar que o instrumento jurídico reflecta as melhores práticas.».

Artigo 2.º

Relatórios

Três anos depois de o VIS entrar em funcionamento e posteriormente de quatro em quatro anos, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação do presente regulamento que abranja a recolha e utilização dos identificadores biométricos, a adequação da norma OACI escolhida, o cumprimento das regras de protecção de

dados e a experiência obtida com os prestadores de serviços externos, referindo especificamente a recolha de dados biométricos, o princípio da aplicação da regra dos 59 meses para a cópia das impressões digitais e a organização da recepção e do tratamento dos pedidos. Esse relatório deve ainda incluir, com base nos pontos 12, 13 e 14 do artigo 17.º e no n.º 4 do artigo 50.º do Regulamento VIS, os casos em que não foi de facto possível fornecer as impressões digitais ou em que estas não eram juridicamente obrigatórias, em comparação com o número de casos em que foram recolhidas impressões digitais. O relatório deve incluir informação sobre os casos em que foi recusado visto a pessoas que de facto não podiam fornecer impressões digitais. O relatório deve ser acompanhado, se necessário, de propostas de alteração do presente regulamento.

O primeiro relatório deve também tratar a questão do grau de fiabilidade das impressões digitais de crianças com menos de 12 anos para efeitos de identificação e verificação, e, em especial, da forma como as impressões digitais evoluem com a idade, com base nos resultados de um estudo a realizar sob a responsabilidade da Comissão.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável nos Estados-Membros em conformidade com o Tratado que institui a Comunidade Europeia.

Feito em Estrasburgo, em 23 de Abril de 2009.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho
O Presidente
P. NEČAS

REGULAMENTO (CE) N.º 391/2009 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 23 de Abril de 2009

relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção de navios

(reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado, tendo em conta o projecto comum aprovado em 3 de Fevereiro de 2009 pelo Comité de Conciliação ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 94/57/CE do Conselho, de 22 de Novembro de 1994, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas ⁽⁴⁾, foi alterada por diversas vezes de modo substancial. Devendo ser introduzidas novas alterações, é conveniente, por uma questão de clareza, proceder à sua reformulação.
- (2) Face à natureza das disposições da Directiva 94/57/CE, afigura-se apropriado realizar a sua reformulação através de dois actos distintos, uma directiva e um regulamento.
- (3) As organizações de vistoria e inspecção de navios deverão poder oferecer os seus serviços em toda a Comunidade e concorrer entre si, proporcionando simultanea-

mente um nível equivalente de segurança e de protecção do ambiente. As normas profissionais necessárias para as suas actividades deverão, portanto, ser estabelecidas e aplicadas de forma uniforme em toda a Comunidade.

- (4) Este objectivo deverá ser prosseguido através de medidas que se articulem adequadamente com os trabalhos da Organização Marítima Internacional (OMI) e que, se for caso disso, os desenvolvam e completem. Além disso, os Estados-Membros e a Comissão deverão promover a elaboração, pela OMI, de um código internacional para as organizações reconhecidas.
- (5) Deverão ser estabelecidos critérios mínimos para o reconhecimento das referidas organizações, tendo em vista o reforço da segurança dos navios e a prevenção da poluição deles decorrente. Por conseguinte, os critérios mínimos estabelecidos na Directiva 94/57/CE deverão ser reforçados.
- (6) Tendo em vista a concessão do reconhecimento inicial às organizações que desejem ser autorizadas a actuar em nome dos Estados-Membros, a avaliação da conformidade com os critérios mínimos previstos no presente regulamento poderá ser realizada mais eficientemente, de forma harmonizada e centralizada, pela Comissão, em conjunto com os Estados-Membros que requeiram o reconhecimento.
- (7) O reconhecimento deverá assentar unicamente no desempenho da organização em termos de qualidade e segurança. Convém garantir que o âmbito desse reconhecimento coincida em permanência com a capacidade real da organização em questão. O reconhecimento deverá, além disso, ter em conta as diferenças de estatuto jurídico e de estrutura empresarial das organizações reconhecidas e, ao mesmo tempo, continuar a assegurar a aplicação uniforme dos critérios mínimos previstos no presente regulamento e a eficácia dos controlos comunitários. Independentemente da sua estrutura empresarial, a organização a reconhecer deverá prestar serviços à escala mundial e as suas entidades jurídicas deverão estar sujeitas a responsabilidade conjunta e solidária.
- (8) As medidas necessárias à execução do presente regulamento 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 Comissão ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ JO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 25 de Abril de 2007 (JO C 74 E de 20.3.2008, p. 632), posição comum do Conselho de 6 de Junho de 2008 (JO C 190 E de 29.7.2008, p. 1), posição do Parlamento Europeu de 24 de Setembro de 2008 (ainda não publicada no Jornal Oficial), decisão do Conselho de 26 de Fevereiro de 2009 e resolução legislativa do Parlamento Europeu de 11 de Março de 2009 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 319 de 12.12.1994, p. 20.

⁽⁵⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- (9) Em especial, deverão ser atribuídas competências à Comissão para alterar o presente regulamento a fim de incorporar as futuras alterações às convenções internacionais e aos protocolos, códigos e resoluções conexos, de actualizar os critérios mínimos estabelecidos no anexo I e de adoptar critérios que permitam avaliar a eficácia das regras e procedimentos aprovados, bem como o desempenho das organizações reconhecidas no que se refere à segurança dos navios por elas classificados e à prevenção da poluição decorrente desses navios. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (10) É da maior importância que o incumprimento por uma organização reconhecida das obrigações que lhe incumbem possa ser tratado de forma imediata, efectiva e proporcionada. O objectivo principal deverá ser corrigir as eventuais anomalias para eliminar, numa fase inicial, qualquer potencial ameaça para a segurança ou o ambiente. A Comissão deverá, por conseguinte, ser dotada das competências necessárias para exigir que as organizações reconhecidas tomem as necessárias medidas preventivas e correctivas e para aplicar coimas e sanções pecuniárias temporárias enquanto medidas de coacção. Ao exercer estes poderes, a Comissão deverá fazê-lo de maneira que respeite os direitos fundamentais e deverá assegurar que as organizações possam expressar os seus pontos de vista ao longo de todo o processo.
- (11) De acordo com a abordagem à escala comunitária, a decisão de retirar o reconhecimento a uma organização que não cumpra as obrigações estabelecidas no presente regulamento se as medidas acima referidas se revelarem ineficazes ou a organização representar, de outra forma, uma ameaça inaceitável para a segurança ou o ambiente, deverá ser tomada a nível comunitário e, portanto, pela Comissão, com base num procedimento de comité.
- (12) A vigilância permanente *a posteriori* das organizações reconhecidas, a fim de avaliar a sua conformidade com o presente regulamento, pode ser realizada mais eficientemente de forma harmonizada e centralizada. Assim sendo, é conveniente que a Comissão e o Estado-Membro que requeira o reconhecimento sejam encarregados desta tarefa em nome da Comunidade.
- (13) No âmbito da vigilância das operações das organizações reconhecidas, é fundamental que os inspectores da Comissão tenham acesso aos navios e aos processos dos navios, independentemente da bandeira que arvoem, para determinar se as organizações reconhecidas cumprem os critérios mínimos previstos no presente regulamento em relação a todos os navios por elas classificados.
- (14) A capacidade das organizações reconhecidas para identificarem rapidamente e corrigirem falhas nas suas regras, processos e controlos internos é fundamental para a segurança dos navios por elas inspeccionados e certificados. Essa capacidade deverá ser reforçada através da criação de uma Entidade de Avaliação e Certificação da Qualidade, que deverá ser independente de interesses comerciais ou políticos e poderá propor acções conjuntas para melhorar de forma duradoura o desempenho de todas as organizações reconhecidas e garantir uma colaboração frutuosa com a Comissão.
- (15) As regras e procedimentos das organizações reconhecidas são um factor essencial para a segurança e a prevenção dos acidentes e da poluição. As organizações reconhecidas iniciaram um processo que deverá levar à harmonização das suas regras e procedimentos. Este processo deverá ser encorajado e apoiado pela legislação comunitária, uma vez que deverá ter um impacto positivo na segurança marítima e na competitividade da indústria europeia de construção naval.
- (16) A harmonização das regras das organizações reconhecidas em matéria de concepção, construção e vistoria periódica dos navios mercantes é um processo que está em curso. Por conseguinte, a obrigação de possuir um conjunto de regras próprias ou de ter capacidade demonstrada para tal deverá ser encarada no contexto do processo de harmonização e não deverá constituir um obstáculo às actividades das organizações reconhecidas ou dos potenciais candidatos a reconhecimento.
- (17) As organizações reconhecidas deverão ser obrigadas a actualizar e fazer aplicar de forma coerente as suas normas técnicas a fim de harmonizar as regras de segurança e de assegurar uma aplicação uniforme das regras internacionais na Comunidade. Quando as normas técnicas das organizações reconhecidas forem idênticas ou muito semelhantes, deverá ser considerada a possibilidade de reconhecimento mútuo dos certificados relativos aos materiais, equipamentos e componentes, quando adequado e tomando como referência as normas mais exigentes e rigorosas.
- (18) Embora cada organização reconhecida deva, em princípio, ser responsabilizada única e exclusivamente pelas partes que certifica, a responsabilidade das organizações reconhecidas e dos fabricantes será determinada, consoante os casos, segundo as condições acordadas ou a legislação aplicável a cada caso individual.
- (19) Dado que a transparência e o intercâmbio de informações entre as partes interessadas, bem como o direito de acesso do público à informação, são instrumentos fundamentais para evitar acidentes no mar, as organizações reconhecidas deverão fornecer às autoridades de controlo do Estado do porto e facultar ao público em geral todas as informações obrigatórias relevantes relativas às condições dos navios por elas classificados.

(20) A fim de impedir que os navios mudem de sociedade classificadora para evitar as reparações necessárias, as organizações reconhecidas deverão trocar entre si todas as informações necessárias relativas às condições aplicáveis aos navios que mudem de sociedade classificadora, envolvendo, sempre que necessário, o Estado de bandeira.

(21) A protecção dos direitos de propriedade intelectual dos interessados no domínio marítimo, incluindo estaleiros, fornecedores de equipamento e proprietários de navios, não deverá impedir a normal realização das transacções comerciais nem a prestação dos serviços acordados contratualmente entre essas partes.

(22) A Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM), instituída pelo Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, deverá proporcionar o apoio necessário para assegurar a aplicação do presente regulamento.

(23) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, a saber, o estabelecimento de medidas a respeitar pelas organizações encarregadas da inspecção, vistoria e certificação dos navios que operam na Comunidade, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à dimensão da acção, ser mais bem alcançado a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aquele objectivo.

(24) As medidas a respeitar pelos Estados-Membros na sua relação com as organizações de vistoria e inspecção de navios estão previstas na Directiva 2009/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas (reformulação) ⁽²⁾,

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O presente regulamento estabelece uma série de medidas a respeitar pelas organizações encarregadas da inspecção, vistoria e certificação de navios com vista ao cumprimento das convenções internacionais sobre segurança marítima e prevenção da poluição marinha, favorecendo simultaneamente o objectivo da livre prestação de serviços. Incluem-se neste âmbito o desenvolvimento e a aplicação de requisitos de segurança para o

casco, para as máquinas e para as instalações eléctricas e de controlo dos navios abrangidos pelas convenções internacionais.

Artigo 2.º

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) «Navio» qualquer navio abrangido pelas convenções internacionais;
- b) «Convenções internacionais» a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1 de Novembro de 1974 (SOLAS 74), com excepção do Capítulo XI-2 do respectivo anexo, a Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 5 de Abril de 1966, e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 2 de Novembro de 1973 (MARPOL), os respectivos protocolos e alterações e ainda os códigos conexos com carácter obrigatório aprovados em todos os Estados-Membros, na versão actualizada;
- c) «Organização» uma entidade jurídica, as suas filiais e quaisquer outras entidades sob o seu controlo que, conjunta ou separadamente, desempenhem tarefas abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;
- d) «Controlo» para efeitos da alínea c), direitos, contratos ou quaisquer outros meios, de direito ou de facto, que, separadamente ou em combinação, tornem possível influenciar de forma decisiva uma entidade jurídica ou permitam que essa entidade desempenhe tarefas abrangidas pelo âmbito do presente regulamento;
- e) «Organização reconhecida» qualquer organização reconhecida nos termos do presente regulamento;
- f) «Autorização» o acto pelo qual um Estado-Membro autoriza ou delega poderes numa organização reconhecida;
- g) «Certificado» o certificado emitido por um Estado de bandeira ou em seu nome nos termos das convenções internacionais;
- h) «Regras e procedimentos» os requisitos de uma organização reconhecida em matéria de concepção, construção, equipamento, manutenção e vistoria de navios;
- i) «Certificado de classificação» o documento emitido por uma organização reconhecida, que certifica a adequação de um navio a uma determinada utilização ou serviço, nos termos das regras e procedimentos emitidos e publicados por essa organização reconhecida;
- j) «Localização» o local da sede social, da administração central ou do estabelecimento principal de uma organização.

⁽¹⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

⁽²⁾ Ver página 47 do presente Jornal Oficial.

Artigo 3.º

1. Os Estados-Membros que desejem conceder uma autorização a uma organização ainda não reconhecida apresentam um pedido de reconhecimento à Comissão, juntamente com informações e elementos de prova completos relativos à conformidade da organização com os critérios mínimos estabelecidos no anexo I, aos requisitos do n.º 4 do artigo 8.º e dos artigos 9.º, 10.º e 11.º e ao compromisso da organização de cumprir essas disposições.

2. A Comissão, juntamente com os respectivos Estados-Membros que apresentam o pedido, efectua as avaliações das organizações em relação às quais tenha recebido um pedido de reconhecimento, a fim de verificar se as organizações satisfazem os requisitos previstos no n.º 1 e se comprometem a cumpri-los.

3. A Comissão recusa, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 12.º, reconhecer organizações que não satisfaçam os requisitos referidos no n.º 1 do presente artigo ou cujo desempenho seja considerado uma ameaça inaceitável para a segurança ou o ambiente com base nos critérios estabelecidos nos termos do artigo 14.º.

Artigo 4.º

1. O reconhecimento é concedido pela Comissão pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 12.º.

2. O reconhecimento só é concedido a organizações que satisfaçam os requisitos referidos no artigo 3.º.

3. O reconhecimento é concedido à entidade jurídica relevante que seja a entidade-mãe de todas as entidades jurídicas que compõem a organização reconhecida. O reconhecimento abrange todas as entidades jurídicas que contribuem para assegurar que essa organização proporcione uma cobertura dos seus serviços a nível mundial.

4. A Comissão, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 12.º, pode limitar o reconhecimento no que se refere a determinados tipos de navios, a navios de determinada dimensão, a determinadas actividades comerciais ou a uma combinação dos mesmos, em função da capacidade e competências especializadas demonstradas da organização em causa. Nesse caso, a Comissão fundamenta a limitação e enuncia as condições em que esta pode ser retirada ou alargada. A limitação pode ser revista a qualquer momento.

5. A Comissão elabora e actualiza regularmente uma lista das organizações reconhecidas de acordo com o presente artigo. Essa lista é publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 5.º

Caso a Comissão considere que uma organização reconhecida não cumpre os critérios mínimos estabelecidos no anexo I ou as

suas obrigações nos termos do presente regulamento, ou que o desempenho em matéria de segurança e prevenção da poluição de uma organização reconhecida se deteriorou significativamente, sem contudo constituir uma ameaça inaceitável para a segurança ou o ambiente, determina que a organização em causa tome, dentro de prazos especificados, as medidas preventivas e correctivas necessárias para garantir o pleno cumprimento dos referidos critérios mínimos e obrigações, em especial, afastar qualquer ameaça potencial para a segurança ou o ambiente, ou tratar de outra forma as causas da deterioração do desempenho.

As medidas preventivas e correctivas podem incluir medidas de protecção provisórias sempre que a ameaça potencial para a segurança ou o ambiente seja imediata.

Todavia, e sem prejuízo da sua aplicação imediata, a Comissão informa previamente todos os Estados-Membros que tenham concedido uma autorização à organização reconhecida em causa das medidas que tenciona tomar.

Artigo 6.º

1. Para além das medidas tomadas nos termos do artigo 5.º, a Comissão pode, pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 12.º, aplicar coimas às organizações reconhecidas:

a) — Cujo incumprimento grave ou reiterado dos critérios mínimos estabelecidos no anexo I ou das suas obrigações nos termos do n.º 4 do artigo 8.º ou dos artigos 9.º, 10.º e 11.º

ou

— cuja deterioração de desempenho

revelem deficiências graves na sua estrutura, nos seus sistemas, nos seus procedimentos ou nos seus controlos internos; ou

b) Que tenham fornecido deliberadamente à Comissão informações incorrectas, incompletas ou susceptíveis de induzir em erro no quadro da sua avaliação nos termos do n.º 1 do artigo 8.º, ou que de outra forma tenham dificultado essa avaliação.

2. Sem prejuízo do n.º 1, sempre que uma organização reconhecida não execute as medidas preventivas ou correctivas exigidas pela Comissão, ou o faça com atraso injustificado, a Comissão pode aplicar-lhe sanções pecuniárias temporárias até que as medidas em questão sejam integralmente executadas.

3. As coimas e as sanções pecuniárias temporárias referidas nos n.ºs 1 e 2 devem ser dissuasivas e proporcionadas em relação à gravidade do caso e à capacidade económica da organização reconhecida em causa, tendo especialmente em conta em que medida a segurança ou a protecção do ambiente foram comprometidas.

As coimas e sanções pecuniárias temporárias só são aplicadas depois de ter sido dada à organização reconhecida e aos Estados-Membros em causa a oportunidade de apresentarem as suas observações.

A soma das coimas e das sanções pecuniárias temporárias aplicadas não pode exceder 5 % do volume de negócios médio total da organização reconhecida nos três exercícios precedentes, relativamente às actividades abrangidas pelo âmbito do presente regulamento.

4. O Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias tem plena jurisdição para rever as decisões pelas quais a Comissão tenha fixado uma coima ou uma sanção pecuniária temporária, podendo anular, reduzir ou aumentar a coima ou a sanção pecuniária temporária aplicada.

Artigo 7.º

1. A Comissão deve retirar o reconhecimento às organizações:

- a) Cujo incumprimento reiterado e grave dos critérios mínimos estabelecidos no anexo I ou das suas obrigações nos termos do presente regulamento constitua uma ameaça inaceitável para a segurança ou o ambiente;
- b) Cujas deficiências, reiteradas e graves, em termos de desempenho em matéria de segurança e prevenção da poluição sejam de forma a constituir uma ameaça inaceitável para a segurança ou o ambiente;
- c) Que impeçam ou dificultem repetidamente a avaliação pela Comissão;
- d) Que não paguem as coimas e/ou as sanções pecuniárias temporárias referidas nos n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º; ou
- e) Que procurem obter a cobertura financeira ou o reembolso de coimas aplicadas nos termos do artigo 6.º.

2. Para efeitos das alíneas a) e b) do n.º 1, a Comissão decide com base em todas as informações disponíveis, nomeadamente:

- a) Os resultados da sua própria avaliação da organização reconhecida em questão, nos termos do n.º 1 do artigo 8.º;
- b) Os relatórios apresentados pelos Estados-Membros nos termos do artigo 10.º da Directiva 2009/15/CE;
- c) As análises dos acidentes com navios classificados pelas organizações reconhecidas;

d) Qualquer repetição das situações de incumprimento referidas na alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º;

e) Em que medida a frota classificada pela organização reconhecida é afectada; e

f) A ineficácia das medidas referidas no n.º 2 do artigo 6.º.

3. A retirada do reconhecimento é decidida pela Comissão, por iniciativa própria ou a pedido de um Estado-Membro, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 12.º, após ter sido dada à organização reconhecida em causa a oportunidade de apresentar as suas observações.

Artigo 8.º

1. Todas as organizações reconhecidas são objecto de avaliação pela Comissão, feita em conjunto com o Estado-Membro que tiver apresentado o pedido relevante de reconhecimento, numa base regular e pelo menos de dois em dois anos, a fim de verificar se cumprem as suas obrigações nos termos do presente regulamento e satisfazem os critérios mínimos estabelecidos no anexo I. A avaliação deve restringir-se às actividades das organizações reconhecidas abrangidas pelo âmbito de aplicação do presente regulamento.

2. Ao seleccionar as organizações reconhecidas a avaliar, a Comissão presta particular atenção ao desempenho da organização em matéria de segurança e de prevenção da poluição, ao número de acidentes e aos relatórios elaborados pelos Estados-Membros nos termos do artigo 10.º da Directiva 2009/15/CE.

3. A avaliação pode incluir uma visita aos serviços regionais da organização, assim como inspecções aleatórias dos navios, tanto em serviço como em construção, para efeitos de proceder a uma auditoria ao desempenho da organização reconhecida. Nesse caso, a Comissão informa, sempre que adequado, o Estado-Membro em que se encontram localizados os serviços regionais. A Comissão fornece aos Estados-Membros um relatório sobre os resultados da avaliação.

4. Cada organização reconhecida deve facultar anualmente os resultados da sua análise da gestão do sistema de qualidade ao comité previsto no n.º 1 do artigo 12.º.

Artigo 9.º

1. As organizações reconhecidas garantem o acesso da Comissão às informações necessárias para efeitos da avaliação referida no n.º 1 do artigo 8.º. Não podem ser invocadas cláusulas contratuais para restringir este acesso.

2. As organizações reconhecidas garantem, nos seus contratos com proprietários de navios ou operadores para a emissão de certificados ou de certificados de classificação de navios, que a emissão de tais certificados seja condicionada à não oposição das partes ao acesso dos inspectores da Comissão a bordo dos navios em questão para efeitos do n.º 1 do artigo 8.º.

Artigo 10.º

1. As organizações reconhecidas consultam-se periodicamente para manter a equivalência e tendo em vista a harmonização e aplicação das suas regras e procedimentos. Cooperam entre si para estabelecer uma interpretação coerente das convenções internacionais, sem prejuízo dos poderes dos Estados de bandeira. Caso tal seja adequado, as organizações reconhecidas estabelecem um acordo sobre as condições técnicas e processuais de reconhecimento mútuo dos respectivos certificados de classificação relativos aos materiais, equipamentos e componentes, com base em normas equivalentes e tomando como referência as normas mais exigentes e rigorosas.

Caso não seja possível obter um acordo sobre o reconhecimento mútuo por motivos graves de segurança, as organizações reconhecidas fundamentam claramente esse facto.

Sempre que uma organização reconhecida atestar, mediante inspecção ou de outro modo, que determinado material, equipamento ou componente não está em conformidade com o respectivo certificado, pode recusar-se a autorizar a colocação a bordo desse material, equipamento ou componente, informando imediatamente as outras organizações reconhecidas e fundamentando a sua recusa.

Para efeitos de classificação, as organizações reconhecidas reconhecem os certificados relativos aos equipamentos marítimos que ostentem a marcação prevista na Directiva 96/98/CE do Conselho, de 20 de Dezembro de 1996, relativa aos equipamentos marítimos ⁽¹⁾.

As organizações reconhecidas apresentam periodicamente à Comissão e aos Estados-Membros relatórios sobre os progressos fundamentais no que respeita às normas e ao reconhecimento mútuo dos certificados relativos aos materiais, equipamentos e componentes.

2. Até 17 de Junho de 2014, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório, baseado num estudo independente, sobre o nível alcançado no processo de harmonização das regras e procedimentos e sobre o reconhecimento mútuo dos certificados relativos aos materiais, equipamentos e componentes.

3. As organizações reconhecidas cooperam com as administrações de controlo do Estado do porto sempre que esteja em causa um navio por elas classificado, em especial de modo a facilitar a rectificação de anomalias ou outras discrepâncias detectadas.

4. As organizações reconhecidas fornecem à Comissão e às administrações de todos os Estados-Membros que tenham con-

cedido qualquer das autorizações previstas no artigo 3.º da Directiva 2009/15/CE todas as informações pertinentes sobre os navios por elas classificados e sobre transferências, mudanças, suspensões e desclassificações, independentemente da sua bandeira.

As informações sobre transferências, mudanças, suspensões e desclassificações, incluindo as informações sobre todos os atrasos na execução das vistorias ou na aplicação das recomendações, condições relativas à classificação, condições operacionais ou restrições operacionais determinadas para os navios por elas classificados, independentemente da sua bandeira, são igualmente comunicadas por via electrónica à base de dados comum das inspecções usada pelos Estados-Membros para efeitos da Directiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto ⁽²⁾, em simultâneo e conforme registadas nos próprios sistemas das organizações reconhecidas, no prazo máximo de 72 horas após o evento na origem da obrigação de comunicação das informações. Essas informações, com excepção das recomendações e condições relativas à classificação cujo prazo não esteja ultrapassado, são publicadas no sítio de internet dessas organizações reconhecidas.

5. As organizações reconhecidas não emitem certificados relativamente a um navio, independentemente da sua bandeira, que tenha sido desclassificado ou que tenha mudado de sociedade classificadora por razões de segurança, antes de terem dado à administração competente do Estado de bandeira a oportunidade de, num prazo razoável, emitir parecer quanto à necessidade de se proceder a uma inspecção completa.

6. Em caso de transferência da classificação de uma organização reconhecida para outra, a primeira organização fornece à nova organização, sem atrasos indevidos, o historial completo do navio e, em especial, informa-a:

- a) De quaisquer atrasos na execução das vistorias;
- b) De quaisquer atrasos na aplicação das recomendações e condições de classe;
- c) Das condições operacionais determinadas para o navio; e
- d) Das restrições operacionais determinadas para o navio.

A nova organização só pode emitir novos certificados para o navio quando todas as vistorias em atraso tiverem sido executadas de modo satisfatório e todas as recomendações ou condições relativas à classificação previamente determinadas para o navio e ainda não observadas tiverem sido satisfeitas, de acordo com o especificado pela primeira organização.

Antes da emissão dos certificados, a nova organização informa a primeira organização da sua data de emissão e confirma as datas, os locais e as medidas tomadas para dar uma resposta adequada aos atrasos na execução das vistorias e na aplicação das recomendações e condições relativas à classificação.

⁽¹⁾ JO L 46 de 17.2.1997, p. 25.

⁽²⁾ Ver página 57 do presente Jornal Oficial.

As organizações reconhecidas estabelecem e aplicam requisitos comuns adequados relativamente aos casos de transferências de sociedade classificadora em que sejam necessárias precauções especiais. Tais casos devem abranger, pelo menos, as transferências de sociedade classificadora de navios com 15 ou mais anos de idade e as transferências de uma organização não reconhecida para uma organização reconhecida.

As organizações reconhecidas cooperam entre si na correcta aplicação das disposições do presente número.

Artigo 11.º

1. Até 17 de Junho de 2011, as organizações reconhecidas criam e mantêm uma Entidade de Avaliação e Certificação da Qualidade independente, de acordo com as normas internacionais aplicáveis em matéria de qualidade, em que as associações profissionais relevantes da indústria naval podem participar a título consultivo.

2. A Entidade de Avaliação e Certificação da Qualidade desempenha as seguintes tarefas:

- a) Avaliação frequente e regular dos sistemas de gestão da qualidade das organizações reconhecidas, de acordo com os critérios da norma de qualidade ISO 9001;
- b) Certificação dos sistemas de gestão da qualidade das organizações reconhecidas, inclusive das organizações cujo reconhecimento tenha sido solicitado nos termos do artigo 3.º;
- c) Emissão de interpretações das normas relativas à gestão da qualidade reconhecidas internacionalmente, nomeadamente a fim de ter em conta as características específicas da natureza e obrigações das organizações reconhecidas; e
- d) Aprovação de recomendações individuais e colectivas para melhorar os processos e mecanismos de controlo interno das organizações reconhecidas.

3. A Entidade de Avaliação e Certificação da Qualidade deve ter as competências e o sistema de gestão necessários para actuar de forma independente das organizações reconhecidas e deve dispor dos meios necessários para levar a cabo as suas tarefas de forma eficaz e com o maior profissionalismo, salvaguardando a independência das pessoas que executam tais tarefas. A Entidade de Avaliação e Certificação da Qualidade estabelece os seus métodos de trabalho e o seu regulamento interno.

4. A Entidade de Avaliação e Certificação da Qualidade pode solicitar a assistência de outros organismos externos de avaliação da qualidade.

5. A Entidade de Avaliação e Certificação da Qualidade fornece às partes interessadas, incluindo os Estados de bandeira e a Comissão, informações completas sobre o seu plano de trabalho anual, bem como sobre as suas conclusões e recomendações, nomeadamente no que se refere a situações em que a segurança possa ter sido comprometida.

6. A Entidade de Avaliação e Certificação da Qualidade é avaliada periodicamente pela Comissão.

7. A Comissão comunica aos Estados-Membros os resultados da sua avaliação e o seguimento que lhe for dado.

Artigo 12.º

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), instituído pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

4. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

Artigo 13.º

1. O presente regulamento pode ser alterado, sem alargamento do respectivo âmbito de aplicação, a fim de actualizar os critérios mínimos estabelecidos no anexo I, tendo especialmente em conta as decisões relevantes da OMI.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 12.º.

2. As alterações das convenções internacionais definidas na alínea b) do artigo 2.º do presente regulamento podem ser excluídas do âmbito de aplicação do presente regulamento, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002.

⁽¹⁾ JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

Artigo 14.º

1. A Comissão deve adoptar e publicar:

- a) Critérios que permitam medir a eficácia das regras e procedimentos aprovados, bem como o desempenho das organizações reconhecidas no que se refere à segurança dos navios por elas classificados e à prevenção da poluição decorrente desses navios, tendo nomeadamente em conta os dados produzidos pelo Memorando de Entendimento de Paris sobre o Controlo dos Navios pelo Estado do Porto e/ou por outros mecanismos semelhantes; e
- b) Critérios que permitam determinar em que circunstâncias deve esse desempenho ser considerado uma ameaça inaceitável para a segurança ou o ambiente, que podem ter em conta factores específicos que afectem organizações de pequena dimensão ou altamente especializadas.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 12.º.

2. As medidas que tenham por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, relacionadas com a aplicação do artigo 6.º e, se for caso disso, do artigo 7.º, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 12.º.

3. Sem prejuízo da aplicação imediata dos critérios mínimos estabelecidos no anexo I, a Comissão pode, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 12.º, aprovar regras para a interpretação desses critérios e ponderar a possibilidade de fixar objectivos para os critérios mínimos gerais previstos no ponto 3 da parte A do anexo I.

Artigo 15.º

1. As organizações que, até à data de entrada em vigor do presente regulamento, tiverem sido reconhecidas nos termos da

Directiva 94/57/CE, mantêm o seu reconhecimento, sob reserva do disposto no n.º 2.

2. Sem prejuízo dos artigos 5.º e 7.º, a Comissão reexamina até 17 de Junho de 2010 todos os reconhecimentos limitados concedidos ao abrigo da Directiva 94/75/CE à luz do n.º 3 do artigo 4.º do presente regulamento, a fim de decidir, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 12.º, se as limitações devem ser substituídas por outras ou suprimidas. As limitações continuam a aplicar-se até a Comissão tomar uma decisão.

Artigo 16.º

Durante a avaliação efectuada nos termos do n.º 1 do artigo 8.º, a Comissão verifica se o titular do reconhecimento é a entidade jurídica relevante da organização à qual se aplicam as disposições do presente regulamento. Se tal não for o caso, a Comissão toma uma decisão de alteração do reconhecimento.

Caso a Comissão altere o reconhecimento, os Estados-Membros adaptam os seus acordos com a organização reconhecida por forma a ter em conta a alteração.

Artigo 17.º

A Comissão informa de dois em dois anos o Parlamento Europeu e o Conselho sobre a aplicação do presente regulamento.

Artigo 18.º

As remissões, na legislação comunitária e nacional, para a Directiva 94/57/CE devem entender-se, consoante adequado, como sendo feitas para o presente regulamento e devem ler-se nos termos do quadro de correspondência constante do anexo II.

Artigo 19.º

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

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

Feito em Estrasburgo, em 23 de Abril de 2009.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho
O Presidente
P. NEČAS

ANEXO I

CRITÉRIOS MÍNIMOS PARA AS ORGANIZAÇÕES OBTEREM OU MANTEREM O RECONHECIMENTO COMUNITÁRIO**(a que se refere o artigo 3.º)****A. CRITÉRIOS MÍNIMOS GERAIS**

1. A organização reconhecida deve ter personalidade jurídica no Estado em que está localizada. A sua contabilidade deve ser certificada por auditores independentes.
2. A organização reconhecida deve poder comprovar que dispõe de vasta experiência na avaliação da concepção e construção de navios mercantes.
3. A organização reconhecida deve dispor permanentemente de pessoal de gestão, técnico, de apoio e de investigação significativo e proporcionado à dimensão e composição da frota por ela classificada e ao seu envolvimento na construção e transformação de navios. A organização reconhecida deve ser capaz de afectar a cada local de trabalho, quando e conforme necessário, meios e pessoal proporcionados às tarefas a desempenhar, em conformidade com os critérios gerais mínimos indicados nos pontos 6 e 7 e com os critérios mínimos específicos.
4. A organização reconhecida deve possuir e aplicar, ou ter capacidade demonstrada para tal, um conjunto de regras e procedimentos próprios em matéria de concepção, construção e vistoria periódica de navios mercantes, com a qualidade de normas internacionalmente reconhecidas. Essas regras e procedimentos devem ser publicados e continuamente actualizados e melhorados através de programas de investigação e desenvolvimento.
5. O registo dos navios da organização reconhecida deve ser publicado anualmente, ou conservado numa base de dados electrónica acessível ao público.
6. A organização reconhecida não pode ser controlada por proprietários de navios, por construtores navais ou por quaisquer outras entidades comercialmente implicadas no fabrico, equipamento, reparação ou operação de navios, nem pode o seu rendimento depender substancialmente de uma só entidade comercial. A organização reconhecida não efectua tarefas de classificação ou funções legais se for idêntica ou tiver relações empresariais, pessoais ou familiares com o proprietário ou o operador. Esta incompatibilidade aplica-se igualmente aos inspectores empregados pela organização reconhecida.
7. A organização reconhecida deve desenvolver as suas actividades em conformidade com as disposições estabelecidas no anexo da Resolução A.789(19) da OMI relativa às especificações das funções de vistoria e certificação das organizações reconhecidas que actuam em nome da administração, na medida em que sejam aplicáveis no âmbito do presente regulamento.

B. CRITÉRIOS MÍNIMOS ESPECÍFICOS

1. A organização reconhecida deve proporcionar uma cobertura mundial assegurada pelos seus próprios inspectores ou, em casos excepcionais e devidamente justificados, pelos inspectores de outras organizações reconhecidas.
2. A organização reconhecida deve reger-se por um código deontológico.
3. A organização reconhecida deve ser gerida e administrada de modo a garantir a confidencialidade das informações solicitadas pela administração.
4. A organização reconhecida deve fornecer as informações relevantes à administração, à Comissão e às partes interessadas.

5. A organização reconhecida, os seus inspectores e o seu pessoal técnico devem efectuar as suas tarefas sem prejudicar, seja de que forma for, os direitos de propriedade intelectual dos estaleiros, dos fornecedores de equipamentos e dos proprietários de navios, nomeadamente no que respeita a patentes, licenças, saber-fazer ou qualquer outro tipo de conhecimentos cuja utilização esteja legalmente protegida a nível internacional, comunitário ou nacional; a organização reconhecida ou os inspectores e o pessoal técnico por ela empregados não podem, em circunstância alguma, e sem prejuízo das competências de avaliação dos Estados-Membros e da Comissão, em especial ao abrigo do artigo 9.º, transmitir ou divulgar dados comercialmente relevantes obtidos no âmbito das suas tarefas de inspecção, controlo e vigilância de navios em construção ou reparação.
6. Os gestores da organização reconhecida devem definir e documentar a sua política e os seus objectivos e empenhamento em matéria de qualidade e assegurar que essa política seja entendida, aplicada e garantida a todos os níveis da organização reconhecida. A política da organização reconhecida deve definir metas e indicadores de desempenho em matéria de segurança e prevenção da poluição.
7. A organização reconhecida deve garantir que:
 - a) As suas regras e procedimentos sejam estabelecidos e mantidos de forma sistemática;
 - b) As suas regras e procedimentos sejam respeitados e seja instaurado um sistema interno para medir a qualidade do serviço em relação às mesmas regras e procedimentos;
 - c) Sejam satisfeitos os requisitos referentes às funções legais que a organização reconhecida for autorizada a desempenhar e seja posto em prática um sistema interno para medir a qualidade do serviço no que respeita à conformidade com as convenções internacionais;
 - d) Sejam definidas e documentadas as responsabilidades, os poderes e a inter-relação do pessoal cujo trabalho afecta a qualidade dos serviços da organização reconhecida;
 - e) Todo o trabalho seja levado a cabo em condições controladas;
 - f) Seja estabelecido um sistema de supervisão que controle as acções e o trabalho efectuado pelos inspectores e pelo pessoal técnico e administrativo empregado pela organização reconhecida;
 - g) Os inspectores tenham um conhecimento aprofundado do tipo específico de navio no qual efectuem as suas tarefas pertinentes para a vistoria específica a efectuar e dos requisitos aplicáveis;
 - h) Seja estabelecido um sistema de qualificação dos inspectores e de actualização contínua dos seus conhecimentos;
 - i) Sejam mantidos registos que comprovem o cumprimento das normas aplicáveis nos domínios abrangidos pelos serviços prestados, bem como o bom funcionamento do sistema de qualidade;
 - j) Seja mantido um sistema global de auditorias internas planeadas e documentadas relativas ao desempenho, em todos os locais de trabalho da organização, de actividades relacionadas com a qualidade;
 - k) As vistorias e inspecções obrigatórias no quadro do sistema harmonizado de vistoria e certificação que a organização reconhecida está autorizada a realizar, sejam realizadas em conformidade com as disposições estabelecidas no anexo e no apêndice da Resolução A.948(23) da OMI relativa a directrizes de vistoria ao abrigo do sistema harmonizado de vistoria e certificação;
 - l) Sejam estabelecidas relações claras e directas em matéria de responsabilidade e controlo entre os serviços centrais e regionais da organização reconhecida e entre as organizações reconhecidas e os seus inspectores.

8. A organização reconhecida deve desenvolver, aplicar e manter um sistema de qualidade interno eficaz, baseado nas partes relevantes de normas de qualidade internacionalmente reconhecidas e conforme com as normas EN ISO/IEC 17020:2004 (organismos de inspecção) e EN ISO 9001:2000 (sistemas de gestão de qualidade, requisitos), tal como interpretadas e certificadas pela Entidade de Avaliação e Certificação da Qualidade referida no n.º 1 do artigo 11.º.
 9. As regras e procedimentos da organização reconhecida devem ser aplicados de forma a que a organização se mantenha numa posição em que, a partir do seu próprio conhecimento directo e da sua capacidade de apreciação, seja capaz de formular uma declaração fiável e objectiva sobre a segurança dos navios em questão através de certificados de classificação, com base nos quais podem ser emitidos certificados.
 10. A organização reconhecida deve dispor dos meios necessários para avaliar, utilizando pessoal qualificado e em conformidade com as disposições estabelecidas no anexo da Resolução A.913(22) da OMI relativa a directrizes de aplicação do Código Internacional de Gestão da Segurança (código ISM) pelas administrações, a aplicação e a manutenção do sistema de gestão da segurança, tanto em terra como a bordo dos navios abrangidos pela certificação.
 11. A organização reconhecida deve permitir que colaborem no desenvolvimento das suas regras e procedimentos representantes da administração e outras partes interessadas.
-

ANEXO II

Quadro de correspondência

Directiva 94/57/CE	Directiva 2009/15/CE	Presente regulamento
Artigo 1.º	Artigo 1.º	Artigo 1.º
Alínea a) do artigo 2.º	Alínea a) do artigo 2.º	Alínea a) do artigo 2.º
Alínea b) do artigo 2.º	Alínea b) do artigo 2.º	
Alínea c) do artigo 2.º	Alínea c) do artigo 2.º	
Alínea d) do artigo 2.º	Alínea d) do artigo 2.º	Alínea b) do artigo 2.º
Alínea e) do artigo 2.º	Alínea e) do artigo 2.º	Alínea c) do artigo 2.º
	Alínea f) do artigo 2.º	Alínea d) do artigo 2.º
Alínea f) do artigo 2.º	Alínea g) do artigo 2.º	Alínea e) do artigo 2.º
Alínea g) do artigo 2.º	Alínea h) do artigo 2.º	Alínea f) do artigo 2.º
Alínea h) do artigo 2.º	Alínea i) do artigo 2.º	Alínea g) do artigo 2.º
Alínea i) do artigo 2.º	Alínea k) do artigo 2.º	Alínea i) do artigo 2.º
	Alínea j) do artigo 2.º	Alínea h) do artigo 2.º
Alínea j) do artigo 2.º	Alínea l) do artigo 2.º	
Alínea k) do artigo 2.º		Alínea j) do artigo 2.º
Artigo 3.º	Artigo 3.º	
Primeiro período, n.º 1 do artigo 4.º		N.º 1 do artigo 3.º
Segundo período, n.º 1 do artigo 4.º		N.º 2 do artigo 3.º
Terceiro período, n.º 1 do artigo 4.º		
Quarto período, n.º 1 do artigo 4.º		N.º 1 do artigo 4.º
		N.º 3 do artigo 3.º
		N.ºs 2, 3 e 4 do artigo 4.º
		Artigo 5.º
		Artigo 6.º
		Artigo 7.º
N.º 1 do artigo 5.º	N.º 1 do artigo 4.º	
N.º 3 do artigo 5.º	N.º 2 do artigo 4.º	
N.ºs 1, 2, 3 e 4 do artigo 6.º	N.ºs 1, 2, 3 e 4 do artigo 5.º	
N.º 5 do artigo 6.º		
Artigo 7.º	Artigo 6.º	Artigo 12.º
Primeiro travessão do n.º 1 do artigo 8.º	Artigo 7.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alínea a)	
Segundo travessão do n.º 1 do artigo 8.º		N.º 1 do artigo 13.º
Terceiro travessão do n.º 1 do artigo 8.º	Artigo 7.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alínea b)	
	Segundo parágrafo do n.º 1 do artigo 7.º	Segundo parágrafo do n.º 1 do artigo 13.º
N.º 2 do artigo 8.º	N.º 2 do artigo 7.º	
Segundo parágrafo do n.º 2 do artigo 8.º		N.º 2 do artigo 13.º

Directiva 94/57/CE	Directiva 2009/15/CE	Presente regulamento
N.º 1 do artigo 9.º		
N.º 2 do artigo 9.º		
Proémio do n.º 1 do artigo 10.º	Artigo 8.º	
Alíneas a), b) e c) do n.º 1 e n.ºs 2, 3 e 4 do artigo 10.º		
N.ºs 1 e 2 do artigo 11.º	N.ºs 1 e 2 do artigo 9.º	
N.ºs 3 e 4 do artigo 11.º		N.ºs 1 e 2 do artigo 8.º
Artigo 12.º	Artigo 10.º	
Artigo 13.º	—	—
Artigo 14.º	N.ºs 1 e 2 do artigo 11.º	
	N.º 3 do artigo 11.º	
	Artigo 12.º	Artigo 9.º
N.º 1 do artigo 15.º		N.ºs 1 e 2 do artigo 10.º
N.º 2 do artigo 15.º		N.º 3 do artigo 10.º
N.º 3 do artigo 15.º	—	N.º 4 do artigo 10.º
N.º 4 do artigo 15.º		N.º 5 do artigo 10.º
N.º 5 do artigo 15.º		Primeiro, segundo, terceiro e quinto parágrafos do n.º 6 do artigo 10.º
—		Quarto parágrafo do n.º 6 do artigo 10.º
Artigo 16.º	Artigo 13.º	
Artigo 17.º	Artigo 16.º	
	Artigo 14.º	
	Artigo 15.º	
		Artigo 11.º
		Artigo 14.º
		Artigo 15.º
		Artigo 16.º
		Artigo 17.º
		Artigo 18.º
		Artigo 19.º
Anexo		Anexo I
	Anexo I	
	Anexo II	Anexo II

REGULAMENTO (CE) N.º 392/2009 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
de 23 de Abril de 2009
relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente
(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾, tendo em conta o projecto comum aprovado em 3 de Fevereiro de 2009 pelo Comité de Conciliação,

Considerando o seguinte:

- (1) No quadro da política comum de transportes, é necessário aprovar novas medidas a fim de reforçar a segurança no sector dos transportes marítimos. Tais medidas deverão incluir normas de responsabilidade por danos causados aos passageiros, uma vez que é importante assegurar um nível adequado de indemnização aos passageiros envolvidos em acidentes marítimos.
- (2) O Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar foi aprovado em 1 de Novembro de 2002 sob os auspícios da Organização Marítima Internacional (OMI). A Comunidade e os seus Estados-Membros estão em vias de decidir se aderem a esse protocolo ou se o ratificam. Em qualquer caso, as suas disposições integradas no presente regulamento deverão aplicar-se para a Comunidade o mais tardar a partir de 31 de Dezembro de 2012.
- (3) A Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, tal como alterada pelo Protocolo de 2002 («Convenção de Atenas»), é aplicável unicamente ao transporte internacional. A distinção entre transporte nacional e internacional foi eliminada no

mercado interno dos serviços de transporte marítimo, pelo que convém estabelecer o mesmo nível e a mesma natureza de responsabilidade no transporte internacional e nacional na Comunidade.

- (4) Os sistemas de seguro exigidos pela Convenção de Atenas devem ter em consideração as possibilidades financeiras dos proprietários dos navios e das seguradoras. Os proprietários de navios devem estar em condições de gerir os seus sistemas de seguro de forma economicamente aceitável e, em particular para as pequenas companhias de navegação que efectuem serviços de transporte nacionais, deve ser tido em consideração o carácter sazonal da sua actividade. Ao estabelecer sistemas de seguro ao abrigo do presente regulamento deverão, pois, te-se em conta as diferentes classes de navios.
- (5) É conveniente obrigar a transportadora a pagar um adiantamento em caso de morte ou lesão corporal de um passageiro, não constituindo o adiantamento reconhecimento de responsabilidade.
- (6) Antes da viagem ou, quando tal não for possível, o mais tardar no momento da partida, deverão ser prestadas aos passageiros informações adequadas sobre os seus direitos.
- (7) O Comité Jurídico da OMI aprovou, em 19 de Outubro de 2006, a Reserva e Directrizes da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas («Directrizes da OMI») a fim de tratar algumas questões do âmbito da Convenção de Atenas, como, designadamente, a indemnização por perdas e danos causados por terrorismo. Como tal, as Directrizes da OMI podem ser consideradas *lex specialis*.
- (8) O presente regulamento incorpora e torna vinculativas partes das Directrizes da OMI. Para esse efeito, nas suas ocorrências nas Directrizes da OMI, a forma verbal «deverá» deverá, em particular, ser entendida como «deve».
- (9) As disposições da Convenção de Atenas (anexo I) e as das Directrizes da OMI (anexo II) deverão ser entendidas, *mutatis mutandis*, no contexto da legislação comunitária.

⁽¹⁾ JO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 25 de Abril de 2007 (JO C 74 E de 20.3.2008, p. 562), posição comum do Conselho de 6 de Junho de 2008 (JO C 190 E de 29.7.2008, p. 17) e posição do Parlamento Europeu de 24 de Setembro de 2008 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de 26 de Fevereiro de 2009 e resolução legislativa do Parlamento Europeu de 11 de Março de 2009 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

- (10) O regime de responsabilidade estabelecido no presente regulamento deverá ser gradualmente estendido às diferentes classes de navios previstas no artigo 4.º da Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros ⁽¹⁾. Deverão ser tidas em consideração as consequências para as tarifas e a capacidade do mercado para conseguir uma cobertura de seguro acessível ao nível requerido no contexto da política de reforço dos direitos dos passageiros, bem como o carácter sazonal de algum tráfego.
- (11) As matérias abrangidas pelos artigos 17.º e 17.º A da Convenção de Atenas são da competência exclusiva da Comunidade na medida em que esses artigos afectam as regras estabelecidas pelo Regulamento (CE) n.º 44/2001 do Conselho, de 22 de Dezembro de 2000, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial ⁽²⁾. Nessa medida, essas duas disposições farão parte da ordem jurídica comunitária quando a Comunidade aderir à Convenção de Atenas.
- (12) Para efeitos do presente regulamento, a expressão «ou esteja nele [Estado-Membro] registado» deverá ser interpretada no sentido de que o Estado de bandeira, para efeitos de registo de fretamento a casco nu, deve ser um Estado-Membro ou uma parte contratante na Convenção de Atenas. Os Estados-Membros e a Comissão deverão efectuar as diligências necessárias para incitar a OMI a elaborar directrizes sobre o conceito de registo de fretamento a casco nu.
- (13) Para efeitos do presente regulamento, a expressão «equipamento de mobilidade» deverá ser interpretada como não sendo bagagem nem veículos na acepção do artigo 8.º da Convenção de Atenas.
- (14) As medidas necessárias à execução do presente regulamento 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 Comissão ⁽³⁾.
- (15) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para alterar o presente regulamento por forma a incorporar subsequentes alterações às convenções internacionais e aos protocolos, códigos e resoluções que lhes digam respeito. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais do presente regulamento, nomeadamente completando-o mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º A da Decisão 1999/468/CE.
- (16) A Agência Europeia da Segurança Marítima, criada pelo Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾, deverá assistir a Comissão na preparação e elaboração de um relatório de acompanhamento relativamente ao funcionamento das regras previstas no presente regulamento.
- (17) As autoridades nacionais, designadamente as autoridades portuárias, desempenham um papel fundamental e vital ao nível da identificação e gestão dos diferentes riscos para a segurança marítima.
- (18) Na sua Declaração sobre a Segurança Marítima de 9 de Outubro de 2008, os Estados-Membros comprometeram-se firmemente a expressar, até 1 de Janeiro de 2012, o seu acordo de se vincularem à Convenção sobre a Limitação da Responsabilidade em Sinistros Marítimos de 1976, tal como alterada pelo Protocolo de 1996. Os Estados-Membros podem utilizar a opção prevista no n.º 3-A do artigo 15.º dessa convenção para regulamentar, mediante disposições específicas ao abrigo do presente regulamento, o regime de limitação da responsabilidade a aplicar aos passageiros.
- (19) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, a saber, a criação de um conjunto único de normas que regule os direitos das transportadoras marítimas e dos passageiros em caso de acidente, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à sua dimensão e efeitos, ser melhor alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir aquele objectivo,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objecto

1. O presente regulamento estabelece o regime comunitário de responsabilidade e de seguro para o transporte de passageiros por mar, tal como previsto nas disposições aplicáveis:

- a) Da Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar, tal como alterada pelo Protocolo de 2002 («Convenção de Atenas»), que constam do anexo I; e
- b) Da Reserva e Directrizes da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas, aprovadas pelo Comité Jurídico da OMI em 19 de Outubro de 2006 («Directrizes da OMI»), que constam do anexo II.

⁽¹⁾ JO L 144 de 15.5.1998, p. 1.

⁽²⁾ JO L 12 de 16.1.2001, p. 1.

⁽³⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽⁴⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

2. Além disso, o presente regulamento torna extensiva a aplicação dessas disposições ao transporte de passageiros por mar no interior de um único Estado-Membro por navios das classes A e B, nos termos do artigo 4.º da Directiva 98/18/CE, e estabelece requisitos suplementares.

3. Até 30 de Junho de 2013, a Comissão apresenta, se for caso disso, uma proposta legislativa que, entre outras disposições, alargue o âmbito de aplicação do presente regulamento aos navios das classes C e D, nos termos do artigo 4.º da Directiva 98/18/CE.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente regulamento é aplicável a qualquer transporte internacional na acepção do ponto 9 do artigo 1.º da Convenção de Atenas e ao transporte por mar no interior de um único Estado-Membro por navios das classes A e B nos termos do artigo 4.º da Directiva 98/18/CE, se:

- a) O navio arvorar bandeira de um Estado-Membro ou estiver nele registado;
- b) O contrato de transporte tiver sido celebrado num Estado-Membro; ou
- c) O local de partida ou destino, nos termos do contrato de transporte, se situar num Estado-Membro.

Os Estados-Membros podem aplicar o disposto no presente regulamento a todas as viagens internas por mar.

Artigo 3.º

Responsabilidade e seguros

1. O regime de responsabilidade relativamente aos passageiros, à sua bagagem e aos seus veículos e a regulamentação relativa aos seguros ou a qualquer outra garantia financeira regem-se pelo disposto no presente regulamento e nos artigos 1.º e 1.º A, no n.º 2 do artigo 2.º, nos artigos 3.º a 16.º e nos artigos 18.º, 20.º e 21.º da Convenção de Atenas, constantes do anexo I, e pelo disposto nas Directrizes da OMI, constantes do anexo II.

2. As Directrizes da OMI que figuram no anexo II são vinculativas.

Artigo 4.º

Indemnização relativa a equipamento de mobilidade ou a outro equipamento específico

Em caso de perda ou dano de equipamento de mobilidade ou de outro equipamento específico utilizado por passageiros com mobilidade reduzida, a responsabilidade da transportadora rege-se pelo disposto no n.º 3 do artigo 3.º da Convenção de Atenas. A indemnização deve corresponder ao valor da substituição do

equipamento em causa ou, se for caso disso, aos custos relativos às reparações.

Artigo 5.º

Limitação global da responsabilidade

1. O presente regulamento não altera os direitos nem os deveres da transportadora, ou da transportadora de facto, previstos na legislação nacional de aplicação da Convenção Internacional sobre a Limitação da Responsabilidade em Sinistros Marítimos de 1976, tal como alterada pelo Protocolo de 1996, incluindo quaisquer futuras alterações dessa convenção.

Na falta de tal legislação nacional aplicável, a responsabilidade da transportadora ou da transportadora de facto é regulada apenas pelo artigo 3.º do presente regulamento.

2. Relativamente aos pedidos de indemnização por morte ou lesões corporais de um passageiro, provocadas por qualquer um dos riscos referidos no ponto 2.2 das Directrizes da OMI, a transportadora e a transportadora de facto podem limitar a sua responsabilidade nos termos do disposto no n.º 1 do presente artigo.

Artigo 6.º

Adiantamento

1. Em caso de morte ou lesão corporal de um passageiro provocada por um incidente de navegação, a transportadora que efectuou de facto a totalidade ou parte do transporte durante o qual ocorreu o incidente deve pagar, no prazo de 15 dias a contar da identificação do titular do direito a indemnização, um adiantamento suficiente para cobrir as necessidades económicas imediatas, numa base proporcional aos danos sofridos. Em caso de morte, este pagamento não pode ser inferior a 21 000 EUR.

Esta disposição é igualmente aplicável se a transportadora estiver estabelecida na Comunidade.

2. Um adiantamento não constitui um reconhecimento de responsabilidade e pode ser deduzido de qualquer montante pago posteriormente com base no presente regulamento. O adiantamento não é reembolsável, excepto nos casos previstos no n.º 1 do artigo 3.º e no artigo 6.º da Convenção de Atenas, e no apêndice A das Directrizes da OMI, ou quando a pessoa que recebeu o adiantamento for a pessoa com direito a indemnização.

Artigo 7.º

Informação aos passageiros

Sem prejuízo das obrigações dos operadores turísticos previstas na Directiva 90/314/CEE do Conselho, de 13 de Junho de 1990, relativa às viagens organizadas, férias organizadas e circuitos organizados ⁽¹⁾, a transportadora e/ou a transportadora de facto asseguram que sejam prestadas aos passageiros informações adequadas e compreensíveis sobre os seus direitos ao abrigo do presente regulamento.

⁽¹⁾ JO L 158 de 23.6.1990, p. 59.

Sempre que um contrato de transporte seja celebrado num Estado-Membro, essas informações devem ser prestadas em qualquer ponto de venda, inclusive através de vendas feitas por telefone e pela Internet. Sempre que o lugar de partida seja num Estado-Membro, essas informações devem ser prestadas antes da partida. Em qualquer outro caso, devem ser prestadas o mais tardar no momento da partida. Na medida em que as informações exigidas pelo presente artigo tenham sido prestadas pela transportadora ou pela transportadora de facto, a outra não é obrigada a prestá-las. As informações devem ser prestadas da forma mais adequada.

Para dar cumprimento à obrigação de informação prevista no presente artigo, a transportadora ou a transportadora de facto devem fornecer aos passageiros pelo menos as informações contidas num resumo das disposições do presente regulamento, elaborado pela Comissão e tornado público.

Artigo 8.º

Relatório

O mais tardar três anos após a data de aplicação do presente regulamento, a Comissão deve elaborar um relatório sobre a aplicação do presente regulamento que tenha em conta, designadamente, a evolução económica e a evolução verificada nas instâncias internacionais.

Esse relatório pode ser acompanhado por uma proposta de alteração do presente regulamento ou por uma proposta de memorando a apresentar pela Comunidade perante as instâncias internacionais pertinentes.

Artigo 9.º

Alterações

1. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, relativas à incorporação de alterações aos limites fixados no n.º 1 do artigo 3.º, no n.º 1 do artigo 4.º A, no n.º 1 do artigo 7.º e no artigo 8.º da Convenção de Atenas a fim de ter em conta as decisões tomadas nos termos do artigo 23.º da mesma convenção, bem como as respectivas actualizações do anexo I do presente regulamento, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 10.º do presente regulamento.

Tendo em consideração as consequências para as tarifas e a capacidade do mercado para conseguir uma cobertura de seguro acessível ao nível exigido no contexto da política de reforço dos direitos dos passageiros, bem como o carácter sazonal de algum tráfego, a Comissão aprova, até 31 de Dezembro de 2016, com base numa avaliação de impacto adequada, uma medida relativa aos limites estabelecidos no anexo I para os navios da classe B

nos termos do artigo 4.º da Directiva 98/18/CE. Essa medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 10.º do presente regulamento.

2. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, relativas à incorporação de alterações às Directrizes da OMI, constantes do anexo II, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 10.º

Artigo 10.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), criado pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho (1).

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.os 1 a 4 do artigo 5.º A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

Artigo 11.º

Disposições transitórias

1. No que diz respeito ao transporte por mar no interior de um único Estado-Membro por navios da classe A nos termos do artigo 4.º da Directiva 98/18/CE, os Estados-Membros podem optar por adiar a aplicação do presente regulamento por um prazo máximo de quatro anos após a data da sua aplicação.

2. No que diz respeito ao transporte por mar no interior de um único Estado-Membro por navios da classe B nos termos do artigo 4.º da Directiva 98/18/CE, os Estados-Membros podem optar por adiar a aplicação do presente regulamento até 31 de Dezembro de 2018.

Artigo 12.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é aplicável a partir da data de entrada em vigor da Convenção de Atenas para a Comunidade, mas, em qualquer caso, o mais tardar a partir de 31 de Dezembro de 2012.

(1) JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

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

Feito em Estrasburgo, em 23 de Abril de 2009.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho
O Presidente
P. NEČAS

ANEXO I

DISPOSIÇÕES DA CONVENÇÃO DE ATENAS RELATIVA AO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E BAGAGENS POR MAR RELEVANTES PARA A APLICAÇÃO DO PRESENTE REGULAMENTO

(Texto consolidado da Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar e Protocolo de 2002 à convenção)

Artigo 1.º

Definições

Para efeitos da presente convenção:

1. a) «Transportadora» designa uma pessoa pela qual ou em nome da qual foi celebrado um contrato de transporte, independentemente de o transporte ser efectuado realmente por essa pessoa ou por uma transportadora de facto;
 - b) «Transportadora de facto» designa uma pessoa distinta da transportadora, seja ela proprietário, afretador ou operador de um navio, que efectua de facto a totalidade ou parte do transporte; e
 - c) «Transportadora que efectua de facto a totalidade ou parte do transporte» designa a transportadora de facto ou a transportadora, caso esta efectue de facto o transporte.
2. «Contrato de transporte» significa um contrato celebrado pela transportadora ou em nome desta para o transporte marítimo de um passageiro ou de um passageiro e da bagagem respectiva, conforme o caso.
 3. «Navio» significa apenas navios de mar, excluindo veículos de sustentação por ar.
 4. «Passageiro» designa qualquer pessoa transportada num navio:
 - a) Ao abrigo de um contrato de transporte; ou
 - b) Que, com o consentimento da transportadora, acompanha um veículo ou animais vivos cobertos por um contrato de transporte de mercadorias não regido pela presente convenção.
 5. «Bagagem» significa qualquer artigo ou veículo transportado pela transportadora ao abrigo de um contrato de transporte, excluindo:
 - a) Artigos e veículos transportados sob carta-partida, ao abrigo de um conhecimento de embarque ou de outro contrato que tenha essencialmente por objecto o transporte de mercadorias; e
 - b) Animais vivos.
 6. «Bagagem de camarote» significa bagagem que o passageiro leva no seu camarote ou que se encontra na sua posse ou sob a sua guarda ou controlo. Salvo para aplicação do disposto no ponto 8 do presente artigo e no artigo 8.º, a bagagem de camarote inclui a bagagem que o passageiro transporta dentro ou sobre o seu veículo.
 7. «Perda ou dano da bagagem» inclui os prejuízos pecuniários resultantes do facto de a bagagem não ter sido restituída ao passageiro num prazo de tempo razoável após a chegada do navio em que a bagagem foi ou deveria ter sido transportada, mas excluindo atrasos decorrentes de conflitos laborais.
 8. «Transporte» abrange os períodos seguintes:
 - a) No que respeita ao passageiro e à sua bagagem de camarote, o período durante o qual o passageiro e/ou a sua bagagem de camarote se encontram a bordo do navio ou em processo de embarque ou desembarque e o período durante o qual o passageiro e a sua bagagem de camarote são transportados por água, de terra para o navio ou vice versa, se o custo do referido transporte estiver incluído no preço do bilhete ou se a embarcação utilizada para efeitos de transporte auxiliar tiver sido colocada à disposição do passageiro pela transportadora. Porém, no que se refere ao passageiro, o transporte não inclui o período durante o qual este se encontra numa estação ou terminal marítimos ou num cais ou qualquer outra instalação portuária;

- b) No que respeita à bagagem de camarote, igualmente o período durante o qual o passageiro se encontra numa estação ou terminal marítimos ou num cais ou qualquer outra instalação portuária, se a transportadora, um seu trabalhador ou agente tiverem tomado a seu cargo a referida bagagem e não a tiverem restituído ao passageiro;
- c) No que respeita a outra bagagem distinta da bagagem de camarote, o período compreendido entre a data em que a transportadora, um seu trabalhador ou agente a tomam a seu cargo em terra ou a bordo e a data da sua restituição pela transportadora, um seu trabalhador ou agente.
9. «Transporte internacional» significa qualquer transporte cujo local de partida e local de destino, em conformidade com o contrato de transporte, se situam em dois Estados diferentes ou num único Estado se, nos termos do contrato de transporte ou do itinerário previsto, existir um porto de escala intermédio noutra Estado.
10. «Organização» designa a Organização Marítima Internacional.
11. «Secretário-geral» designa o secretário-geral da organização.

Artigo 1.º A

Anexo

O anexo da presente convenção constitui parte integrante da convenção

Artigo 2.º

Aplicação

1. [...] (*)
2. Não obstante o disposto no n.º 1 do presente artigo, a presente convenção não é aplicável quando o transporte estiver subordinado, nos termos de qualquer outra convenção internacional sobre o transporte de passageiros ou de bagagem por outro modo de transporte, a um regime de responsabilidade civil conforme com as disposições da referida convenção, desde que essas disposições sejam de aplicação obrigatória ao transporte marítimo.

Artigo 3.º

Responsabilidade da transportadora

1. A transportadora é responsável pelos danos resultantes da morte ou lesão corporal de um passageiro ocasionadas por um incidente de navegação, na medida em que tais perdas para o referido passageiro não excedam 250 000 unidades de conta, em cada caso concreto, a menos que a transportadora prove que o incidente:
 - a) Resultou de um acto de guerra, hostilidades, guerra civil, insurreiçao ou de um fenómeno natural de carácter excepcional, inevitável e irresistível; ou
 - b) Foi inteiramente provocado por um acto ou omissão de um terceiro, cometido com a intenção de causar o incidente.Se e na medida em que os danos excederem o referido limite, a transportadora continua a ser responsável, a menos que prove que o incidente que ocasionou os danos ocorreu sem culpa ou negligência da sua parte.
2. A transportadora é responsável pelos danos resultantes da morte ou lesão corporal de um passageiro não provocadas por um incidente de navegação, se o incidente que tiver ocasionado os danos se dever a culpa ou negligência da transportadora. O ónus da prova da culpa ou negligência incumbe ao requerente.
3. A transportadora é responsável pelos danos resultantes da perda ou dano da bagagem de camarote, se o incidente que tiver ocasionado o dano se dever a culpa ou negligência da transportadora. Presume-se a existência de culpa ou negligência da transportadora em caso de danos ocasionados por um incidente de navegação.
4. A transportadora é responsável pelos danos resultantes da perda ou dano de bagagem distinta da bagagem de camarote, a menos que prove que o incidente que ocasionou os danos ocorreu sem culpa ou negligência da sua parte.
5. Para efeitos do presente artigo, entende-se por:
 - a) «Incidente de navegação», um naufrágio, viragem de quilha, colisão ou encalhe do navio, explosão ou incêndio do navio ou defeito do navio;
 - b) «Culpa ou negligência da transportadora», a culpa ou negligência dos trabalhadores da transportadora, agindo no exercício das suas funções;

(*) Não reproduzido.

- c) «Defeito do navio», qualquer anomalia, deficiência ou incumprimento das disposições de segurança aplicáveis relativamente a qualquer parte do navio ou do seu equipamento utilizada para a saída, evacuação, embarque e desembarque de passageiros; ou utilizada para a propulsão, governo, segurança da navegação, amarração, ancoragem, chegada ou partida de um cais ou fundeadouro ou limitação de avarias na sequência de um alagamento; ou utilizada para o lançamento à água de meios de salvação; e
- d) «Danos» exclui os danos punitivos ou exemplares.

6. A responsabilidade da transportadora, nos termos do presente artigo, refere-se apenas aos danos resultantes de incidentes ocorridos no decurso do transporte. O ónus da prova de que o incidente que provocou os danos ocorreu no decurso do transporte, e da dimensão dos danos, incumbe ao requerente.

7. Nenhuma disposição da presente convenção prejudica o direito de regresso da transportadora contra terceiros, nem o de invocar a concorrência de culpa nos termos do artigo 6.º da presente convenção. Nenhuma disposição do presente artigo prejudica o direito de limitação previsto nos artigos 7.º ou 8.º da presente convenção.

8. A presunção de culpa ou negligência de uma parte ou a atribuição do ónus da prova a uma parte não impedem a análise de provas a favor dessa parte.

Artigo 4.º

Transportadora de facto

1. Se a realização da totalidade ou de parte do transporte tiver sido confiada a uma transportadora de facto, a transportadora permanece, todavia, responsável pela totalidade do transporte nos termos do disposto na presente convenção. Por outro lado, a transportadora de facto tem os direitos e obrigações da presente convenção no que se refere à parte do transporte por si efectuada.
2. No que respeita ao transporte efectuado pela transportadora de facto, a transportadora é responsável pelos actos e omissões da transportadora de facto, bem como dos seus trabalhadores e agentes agindo no exercício das suas funções.
3. Qualquer acordo especial nos termos do qual a transportadora assumir obrigações não impostas pela presente convenção ou qualquer renúncia a direitos conferidos pela presente convenção só afectam a transportadora de facto se esta manifestar o seu acordo de modo expresso e por escrito.
4. Se e na medida em que a transportadora e a transportadora de facto forem responsáveis, a sua responsabilidade é solidária.
5. Nenhuma disposição do presente artigo prejudica o direito de regresso entre a transportadora e a transportadora de facto.

Artigo 4.º A

Seguro obrigatório

1. Quando os passageiros são transportados a bordo de um navio registado num Estado parte, autorizado a transportar mais de doze passageiros, e caso a presente convenção seja aplicável, as transportadoras que efectuem de facto a totalidade ou parte do transporte devem subscrever um seguro ou outra garantia financeira, nomeadamente a garantia de um banco ou de uma instituição financeira semelhante, para cobertura da responsabilidade por morte e lesão corporal dos passageiros nos termos da presente convenção. O limite do seguro obrigatório ou de outra garantia financeira não deve ser inferior a 250 000 unidades de conta por passageiro, em cada caso concreto.
2. Após a autoridade competente de um Estado parte se ter certificado de que foram preenchidas as exigências do n.º 1, deve ser emitido um certificado para cada navio que comprove que este beneficia de um seguro ou outra garantia financeira válidos, nos termos do disposto na presente convenção. No caso de navios registados num Estado parte, o referido certificado deve ser emitido ou confirmado pela autoridade competente do Estado de registo do navio; no caso de navios não registados num Estado parte, o certificado pode ser emitido ou confirmado pela autoridade competente de qualquer Estado parte. O referido certificado deve ser conforme ao modelo previsto no anexo da presente convenção e incluir as seguintes informações:

- a) Nome do navio, número ou letras distintivos e porto de registo;

- b) Nome e local de estabelecimento principal da transportadora que efectua de facto a totalidade ou parte do transporte;
- c) Número OMI de identificação do navio;
- d) Tipo e duração da garantia;
- e) Nome e local de estabelecimento principal da seguradora ou de outra pessoa que presta a garantia financeira e, se for caso disso, estabelecimento de subscrição do seguro ou outra garantia financeira; e
- f) Prazo de validade do certificado, que não excederá o prazo de validade do seguro ou de outra garantia financeira.
3. a) Um Estado parte pode permitir a uma instituição ou uma organização por si reconhecida emitir o certificado. A referida instituição ou organização deve informar esse Estado da emissão de cada certificado. O Estado parte deve garantir plenamente, em todas as circunstâncias, o carácter exaustivo e o rigor do certificado assim emitido e comprometer-se a assegurar a adopção das disposições necessárias ao cumprimento desta obrigação.
- b) O Estado parte deve notificar o secretário-geral:
- i) Das responsabilidades específicas e condições de delegação de poderes numa instituição ou organização por si reconhecida;
- ii) Da revogação desses poderes; e
- iii) Da data a partir da qual esses poderes ou a retirada desses poderes produzem efeitos.
- Uma delegação de poderes não produz efeitos antes de um prazo de três meses a contar da data da notificação respectiva ao secretário-geral.
- c) A instituição ou organização com permissão para emitir certificados nos termos do disposto no presente número pode, no mínimo, retirar esses certificados, caso não sejam cumpridas as condições nas quais estes foram emitidos. De qualquer modo, a instituição ou organização deve comunicar essa retirada ao Estado em cujo nome tiver sido emitido o certificado.
4. O certificado é emitido na língua ou línguas oficiais do Estado emissor. Se a língua utilizada não for o espanhol, o francês ou o inglês, o texto deve incluir uma tradução numa destas línguas e, caso o Estado assim o decida, a língua oficial do Estado pode ser omitida.
5. O certificado deve encontrar-se a bordo do navio, devendo ser depositada uma cópia junto das autoridades responsáveis pelo arquivo do registo do navio ou, caso o navio não esteja registado num Estado parte, junto da autoridade do Estado que emitir ou confirmar o certificado.
6. O seguro ou outra garantia financeira não satisfaz os requisitos do presente artigo se, por razões distintas do termo do seu prazo de validade constante do certificado, findar antes de decorrido o prazo de três meses a contar da data em que as autoridades mencionadas no n.º 5 receberem um aviso nesse sentido, a menos que o certificado tenha sido devolvido às referidas autoridades ou que tenha sido emitido um novo certificado no mesmo período. As disposições que precedem são igualmente aplicáveis a qualquer alteração que se traduza no facto de o seguro ou outra garantia financeira deixar de satisfazer os requisitos do presente artigo.
7. O Estado de registo do navio deve estabelecer, sem prejuízo do disposto no presente artigo, as condições de emissão e validade do certificado.
8. Nenhuma disposição da presente convenção deve ser interpretada como impedimento a que um Estado parte faça fé nas informações obtidas de outros Estados, da Organização ou de outras organizações internacionais sobre a situação financeira das seguradoras ou de outros prestadores de garantias financeiras para efeitos da presente convenção. Nesses casos, o Estado parte que faz fé nas referidas informações não fica ilibado da sua responsabilidade como Estado emissor do certificado.

9. Os certificados emitidos ou confirmados sob a autoridade de um Estado parte são reconhecidos por outros Estados partes para efeitos da presente convenção e são por estes considerados dotados do mesmo valor que os certificados por si emitidos ou confirmados, ainda que tenham sido emitidos ou confirmados relativamente a navios não registados num Estado parte. Um Estado parte pode a qualquer momento solicitar uma consulta do Estado de emissão ou confirmação, caso considere que a seguradora ou o garante mencionado no certificado de seguro não tem capacidade financeira para cumprir as obrigações impostas pela presente convenção.

10. Qualquer pedido de indemnização coberto por um seguro ou outra garantia financeira por força do presente artigo pode ser apresentado directamente contra a seguradora ou outra pessoa que tiver prestado a garantia financeira. Nesse caso, o montante previsto no n.º 1 é aplicável como o limite de responsabilidade da seguradora ou de outra pessoa que tiver prestado a garantia financeira, ainda que a transportadora ou a transportadora de facto não tenha o direito de limitar a sua responsabilidade. O requerido pode ainda invocar os argumentos de defesa (excluindo falência ou processo de liquidação) de que a transportadora mencionada no n.º 1 teria podido prevalecer-se em conformidade com a presente convenção. Por outro lado, o requerido pode alegar em sua defesa que o dano resultou da conduta dolosa do segurado, embora não possa alegar qualquer outro argumento de defesa que tivesse podido invocar em acção intentada contra si pelo segurado. O requerido tem de qualquer modo o direito de solicitar que a transportadora e a transportadora de facto sejam chamadas ao processo.

11. Quaisquer montantes atribuídos por seguro ou outra garantia financeira, subscritos em conformidade com o n.º 1, devem estar disponíveis exclusivamente para satisfazer indemnizações no âmbito da presente convenção e quaisquer pagamentos que sejam efectuados desses montantes extinguem a responsabilidade por força da presente convenção na proporção dos montantes pagos.

12. Um Estado parte não pode em caso algum autorizar que um navio que arvore a sua bandeira e ao qual seja aplicável o disposto no presente artigo opere, a menos que tenha sido emitido um certificado nos termos dos n.ºs 2 ou 15.

13. Sob reserva do disposto no presente artigo, cada Estado parte deve garantir, em conformidade com a sua legislação nacional, que qualquer navio autorizado a transportar mais de doze passageiros, independentemente do seu local de registo, que entre ou saia de um porto no seu território está coberto por um seguro ou outra garantia financeira, nos limites previstos no n.º 1, caso a presente convenção seja aplicável.

14. Não obstante o disposto no n.º 5, um Estado parte pode notificar o secretário-geral que, para efeitos do disposto no n.º 13, os navios não são obrigados a ter a bordo ou a apresentar o certificado previsto no n.º 2 quando entram ou saem de portos situados no seu território, contanto que o Estado parte que emite o certificado tenha notificado o secretário-geral de que mantém registos electrónicos, acessíveis a todos os Estados partes, que comprovam a existência do certificado e permitem aos Estados partes satisfazer as obrigações que lhes incumbem por força do n.º 13.

15. Se um navio propriedade de um Estado parte não estiver coberto por um seguro ou outra garantia financeira, as disposições pertinentes do presente artigo não são aplicáveis a esse navio, embora este deva ter a bordo um certificado emitido pelas autoridades competentes do Estado de registo que declare que o navio é propriedade desse Estado e que a responsabilidade do navio está coberta até ao montante previsto nos termos do n.º 1. Esse certificado deve assemelhar-se o mais possível ao modelo previsto no n.º 2.

Artigo 5.º

Objectos de valor

A transportadora não é responsável pela perda ou dano de somas de dinheiro, títulos negociáveis, ouro, pratas, joalharia, ornamentos, obras de arte ou outros valores, salvo se os referidos valores tiverem sido depositados junto da transportadora com o objectivo expresso de serem guardados em segurança, sendo a transportadora responsável, nesse caso, até ao limite previsto no n.º 3 do artigo 8.º, a menos que seja estabelecido um limite superior nos termos do n.º 1 do artigo 10.º

Artigo 6.º

Concorrência de culpa

Se a transportadora provar que a morte ou lesão corporal de um passageiro ou a perda ou dano da sua bagagem foram provocados ou agravados por culpa ou negligência do passageiro, o tribunal onde a acção é proposta pode ilibar total ou parcialmente a transportadora da sua responsabilidade, nos termos das disposições da lei desse tribunal.

*Artigo 7.º***Limite de responsabilidade por morte e lesão corporal**

1. A responsabilidade da transportadora por morte ou lesão corporal de um passageiro por força do artigo 3.º não excede, em nenhum caso, 400 000 unidades de conta por passageiro em cada caso concreto. Se, em conformidade com a lei do tribunal onde a acção é proposta, os danos forem reparados sob a forma de pagamento de uma renda periódica, o montante do capital equivalente a esses pagamentos não excede o referido limite.

2. Os Estados partes podem regular, mediante disposições específicas da legislação nacional, o limite de responsabilidade previsto no n.º 1, desde que o limite nacional de responsabilidade, caso exista, não seja inferior ao estabelecido no n.º 1. Um Estado parte que recorra à opção prevista no presente número deve informar o secretário-geral do limite de responsabilidade adoptado ou do facto de que não existe limite.

*Artigo 8.º***Limite de responsabilidade por perda ou dano da bagagem e dos veículos**

1. A responsabilidade da transportadora pela perda ou dano da bagagem de camarote não excede, em nenhum caso, 2 250 unidades de conta por passageiro e por transporte.

2. A responsabilidade da transportadora pela perda ou dano dos veículos, incluindo toda a bagagem transportada dentro ou sobre estes, não excede, em nenhum caso, 12 700 unidades de conta por veículo e por transporte.

3. A responsabilidade da transportadora pela perda ou dano de bagagem distinta da mencionada nos n.ºs 1 e 2 não excede, em nenhum caso, 3 375 unidades de conta por passageiro e por transporte.

4. A transportadora e o passageiro podem acordar em que a responsabilidade da transportadora fique sujeita a uma franquia não superior a 330 unidades de conta, em caso de dano causado a um veículo, e não superior a 149 unidades de conta por passageiro, em caso de perda ou dano causados a outra bagagem, devendo essa verba ser deduzida do montante da perda ou dano.

*Artigo 9.º***Unidade de conta e conversão**

1. A unidade de conta mencionada na presente convenção é o direito de saque especial, conforme definido pelo Fundo Monetário Internacional. Os montantes mencionados no n.º 1 do artigo 3.º, no n.º 1 do artigo 4.º A, no n.º 1 do artigo 7.º e no artigo 8.º são convertidos na moeda nacional do Estado do tribunal onde a acção é proposta, com base no valor dessa moeda por referência ao direito de saque especial na data da decisão ou na data acordada pelas partes. O valor, em termos de direito de saque especial, da moeda nacional de um Estado parte que seja membro do Fundo Monetário Internacional deve ser calculado de acordo com o método de avaliação, em vigor na data em causa, aplicado pelo Fundo Monetário Internacional às suas operações e transacções. O valor, em termos de direito de saque especial, da moeda nacional de um Estado parte que não seja membro do Fundo Monetário Internacional deve ser calculado de forma a determinar por esse Estado parte.

2. Porém, um Estado que não seja membro do Fundo Monetário Internacional e cuja legislação não permita a aplicação do disposto no n.º 1 pode, na data de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão à presente convenção ou em qualquer data ulterior, declarar que a unidade de conta prevista no n.º 1 é igual a 15 francos-ouro. O franco-ouro a que é feita referência no presente número equivale a sessenta e cinco miligramas e meio de ouro fino de novecentos milésimos. A conversão do franco-ouro em moeda nacional deve ser efectuada em conformidade com a legislação do Estado em causa.

3. O cálculo mencionado na última frase do n.º 1 e a conversão prevista no n.º 2 são efectuados de forma a exprimir, tanto quanto possível, na moeda nacional dos Estados partes o mesmo valor real para os montantes previstos no n.º 1 do artigo 3.º, no n.º 1 do artigo 4.º A, no n.º 1 do artigo 7.º e no artigo 8.º que resultaria da aplicação das três primeiras frases do n.º 1. Os Estados devem comunicar ao secretário-geral o método de cálculo em conformidade com o n.º 1 ou o resultado da conversão nos termos do n.º 2, consoante o caso, por ocasião do depósito de um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão à presente convenção e sempre que se verifique uma alteração de qualquer um daqueles.

*Artigo 10.º***Disposições adicionais sobre limites de responsabilidade**

1. A transportadora e o passageiro podem acordar, de forma expressa e por escrito, limites de responsabilidade superiores aos previstos nos artigos 7.º e 8.º
2. Não são incluídos nos limites de responsabilidade previstos nos artigos 7.º e 8.º os juros calculados sobre o montante dos danos e as despesas judiciais.

*Artigo 11.º***Argumentos de defesa e limites de responsabilidade dos trabalhadores da transportadora**

Caso seja intentada uma acção contra um trabalhador ou agente da transportadora ou da transportadora de facto por danos cobertos pela presente convenção, esse trabalhador ou agente pode, se provar que agiu no exercício das suas funções, prevalecer-se dos argumentos de defesa e limites de responsabilidade que a transportadora ou a transportadora de facto podem invocar por força da presente convenção.

*Artigo 12.º***Cumulação de indemnizações**

1. Sempre que os limites de responsabilidade previstos nos artigos 7.º e 8.º produzirem efeitos, são aplicáveis ao montante total a pagar a título de indemnização pela morte ou lesão corporal de qualquer passageiro ou pela perda ou dano da sua bagagem.
2. Relativamente ao transporte efectuado por uma transportadora de facto, o montante total a pagar a título de indemnização pela transportadora e pela transportadora de facto e pelos respectivos trabalhadores e agentes agindo no exercício das suas funções não excede o montante máximo em que poderia ser condenada a transportadora ou a transportadora de facto nos termos do disposto na presente convenção, mas nenhuma dessas pessoas deve ser responsável por um montante superior ao limite que lhe for aplicável.
3. De qualquer modo, caso um trabalhador ou agente da transportadora ou da transportadora de facto possa invocar, por força do artigo 11.º da presente convenção, os limites de responsabilidade previstos nos artigos 7.º e 8.º, o montante total a pagar a título de indemnização pela transportadora ou, se for caso disso, pela transportadora de facto e pelo referido trabalhador ou agente não excede esses limites.

*Artigo 13.º***Perda do direito de limitar a responsabilidade**

1. A transportadora não pode beneficiar dos limites de responsabilidade previstos nos artigos 7.º e 8.º e no n.º 1 do artigo 10.º, caso se prove que os danos resultaram de um acto ou omissão da transportadora cometido com a intenção de os causar ou de forma imprudente e com conhecimento de que tais danos ocorreriam provavelmente.
2. O trabalhador ou agente da transportadora ou da transportadora de facto não pode beneficiar dos referidos limites, caso se prove que os danos resultaram de um acto ou omissão desse trabalhador ou agente cometido com a intenção de os causar ou de forma imprudente e com conhecimento de que tais danos ocorreriam provavelmente.

*Artigo 14.º***Fundamento dos pedidos de indemnizações**

Só podem ser intentadas acções de indemnização contra uma transportadora ou transportadora de facto por morte ou lesão corporal de um passageiro ou por perda ou dano da bagagem nos termos do disposto na presente convenção.

*Artigo 15.º***Comunicação da perda ou dano da bagagem**

1. O passageiro deve informar por escrito a transportadora ou o seu agente:
 - a) Em caso de dano visível da bagagem:
 - i) antes ou no momento do desembarque do passageiro, para a bagagem de camarote,
 - ii) antes ou no momento da sua restituição, para todas as outras bagagens;

- b) Em caso de dano da bagagem que não seja visível ou de perda da bagagem, no prazo de quinze dias a contar da data de desembarque ou restituição ou da data em que a referida restituição deveria ter sido efectuada.
2. Se o passageiro não der cumprimento ao disposto no presente artigo, presume-se que recebeu a bagagem em bom estado, a menos que se prove o contrário.
3. A comunicação por escrito é dispensada se o estado da bagagem, no momento da sua recepção, tiver sido objecto de vistoria ou inspecção conjuntas.

Artigo 16.º

Prescrição das acções

1. Qualquer acção de indemnização por morte ou lesão corporal de um passageiro ou por perda ou dano da bagagem prescreve após um prazo de dois anos.
2. O prazo de prescrição é calculado do seguinte modo:
- a) Em caso de lesão corporal, a contar da data de desembarque do passageiro;
- b) Em caso de morte durante o transporte, a contar da data em que o passageiro deveria ter desembarcado e, em caso de lesão corporal durante o transporte que provoque a morte do passageiro após o desembarque, a partir da data da morte, desde que o referido prazo não exceda três anos a contar da data de desembarque;
- c) Em caso de perda ou dano da bagagem, a contar da data de desembarque ou da data em que o desembarque deveria ter-se efectuado, em função da última destas datas.
3. A lei do tribunal onde a acção é proposta regula as causas de suspensão e interrupção dos prazos de prescrição, embora em nenhum caso possa ser intentada uma acção por força da presente convenção após o termo de um dos seguintes prazos:
- a) Um prazo de cinco anos a contar da data de desembarque do passageiro ou da data em que o desembarque deveria ter-se efectuado, se esta for posterior; ou, se findar antes;
- b) Um prazo de três anos a contar da data em que o requerente teve conhecimento ou deveria razoavelmente ter tido conhecimento da lesão, perda ou dano causados pelo incidente.
4. Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1, 2 e 3 do presente artigo, o prazo de prescrição pode ser prorrogado mediante declaração da transportadora ou acordo das partes após estabelecimento da causa da acção. A declaração ou acordo devem ser feitos por escrito.

Artigo 17.º

Tribunais competentes (*)

Artigo 17.º A

Reconhecimento e execução (*)

Artigo 18.º

Invalidez das disposições contratuais

Qualquer disposição contratual adoptada antes da ocorrência do incidente que tiver causado a morte ou lesão corporal de um passageiro, ou a perda ou dano da bagagem do passageiro, destinada a ilibar qualquer pessoa responsável nos termos da presente convenção da sua responsabilidade perante o passageiro ou a estabelecer um limite de responsabilidade inferior ao fixado na presente convenção, excluindo o previsto no n.º 4 do artigo 8.º, ou a inverter o ónus da prova que incumbe à transportadora ou à transportadora de facto, ou que tenha por efeito restringir as opções previstas nos n.ºs 1 ou 2 do artigo 17.º é considerada nula e sem efeito, embora tal nulidade não implique a nulidade do contrato de transporte, que permanecerá sujeito às disposições da presente convenção.

(*) Não reproduzido.

*Artigo 20.º***Danos nucleares**

Os danos causados por um incidente nuclear não envolvem qualquer responsabilidade nos termos da presente convenção:

- a) Se o operador de uma instalação nuclear for responsável por esses danos por força da Convenção de Paris de 29 de Julho de 1960 sobre a Responsabilidade Civil no Domínio da Energia Nuclear, alterada pelo Protocolo Adicional de 28 de Janeiro de 1964, ou da Convenção de Viena de 21 de Maio de 1963 relativa à Responsabilidade Civil em Matéria de Danos Nucleares, ou de qualquer alteração ou protocolo em vigor a elas respeitante; ou
- b) Se o operador de uma instalação nuclear for responsável por esses danos por força da legislação nacional que regula a responsabilidade por tais danos, contanto que a referida legislação seja, sob todos os aspectos, tão favorável às pessoas susceptíveis de sofrer danos como as Convenções de Paris ou de Viena ou qualquer alteração ou protocolo em vigor a elas respeitante.

*Artigo 21.º***Transporte comercial efectuado por autoridades públicas**

A presente convenção é aplicável ao transporte comercial efectuado por Estados ou autoridades públicas ao abrigo de um contrato de transporte na acepção do artigo 1.º

[Artigos 22.º e 23.º do Protocolo de 2002 à Convenção de Atenas de 1974 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar]

*Artigo 22.º***Revisão e alteração (*)***Artigo 23.º***Alteração dos limites**

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 22.º, o procedimento especial previsto no presente artigo é aplicável apenas para efeitos da alteração dos limites fixados no n.º 1 do artigo 3.º, no n.º 1 do artigo 4.º A, no n.º 1 do artigo 7.º e no artigo 8.º da convenção, tal como revista pelo presente protocolo.
2. A pedido de pelo menos metade, mas nunca menos de seis, dos Estados partes no presente protocolo, qualquer proposta de alteração dos limites, incluindo as franquias, fixados no n.º 1 do artigo 3.º, no n.º 1 do artigo 4.º A, no n.º 1 do artigo 7.º e no artigo 8.º da convenção, como revista pelo presente protocolo, é difundida pelo secretário-geral a todos os membros da Organização e a todos os Estados partes.
3. Qualquer alteração proposta e divulgada em conformidade com o que precede é submetida ao Comité Jurídico da Organização (a seguir denominado «Comité Jurídico») para análise, pelo menos seis meses após a data da sua difusão.
4. Todos os Estados partes na convenção, como revista pelo presente protocolo, independentemente de serem ou não membros da Organização, têm o direito de participar nos trabalhos do Comité Jurídico com vista à análise e adopção de alterações.
5. As alterações são adoptadas por uma maioria de dois terços dos Estados partes na convenção, como revista pelo presente protocolo, presentes e votantes no Comité Jurídico alargado nos termos do n.º 4, desde que pelo menos metade dos Estados partes na convenção, como revista pelo presente protocolo, esteja presente no momento da votação.
6. Ao deliberar sobre uma proposta de alteração dos limites, o Comité Jurídico deve ter em conta a experiência adquirida em matéria de incidentes e, em especial, o montante dos danos deles resultantes, as flutuações do valor das moedas e o efeito da alteração proposta no custo dos seguros.

(*) Não reproduzido.

7. a) Nenhuma alteração dos limites previstos no presente artigo pode ser tida em conta num prazo de cinco anos a contar da data em que o presente protocolo foi aberto para assinatura, nem de cinco anos a contar da data de entrada em vigor de uma alteração anterior nos termos do presente artigo.
 - b) Nenhum limite pode ser aumentado a ponto de exceder um montante que corresponde ao limite fixado na convenção, tal como revista pelo presente protocolo, acrescido de seis por cento ao ano, calculado numa base composta a contar da data em que o presente protocolo tiver sido aberto para assinatura.
 - c) Nenhum limite pode ser aumentado a ponto de exceder um montante que corresponda ao limite fixado na convenção, tal como revista pelo presente protocolo, multiplicado por três.
8. Qualquer alteração adoptada nos termos do n.º 5 é notificada pela Organização a todos os Estados partes. Considera-se que a alteração foi aceite no termo de um período de dezoito meses após a data de notificação, a menos que, durante esse período, pelo menos um quarto dos Estados que eram Estados partes na data de adopção da alteração tenha comunicado ao secretário-geral que não aceita a alteração, sendo a alteração rejeitada e não produzindo efeitos nesse caso.
9. Uma alteração considerada aceite nos termos do n.º 8 entra em vigor dezoito meses após a sua aceitação.
10. Todos os Estados partes ficam vinculados à alteração, a menos que denunciem o presente protocolo, nos termos dos n.ºs 1 e 2 do artigo 21.º, pelo menos seis meses antes de a alteração entrar em vigor. Essa denúncia produz efeitos quando a alteração entrar em vigor.
11. Sempre que uma alteração tiver sido adoptada, mas o prazo de dezoito meses previsto para a sua aceitação ainda não tiver expirado, qualquer Estado que se torne Estado parte durante esse período fica vinculado à alteração se esta entrar em vigor. Um Estado que se torne Estado parte após esse período fica vinculado a qualquer alteração que tenha sido aceite nos termos do n.º 8. Nos casos mencionados no presente número, um Estado fica vinculado a uma alteração quando esta entrar em vigor ou quando o presente protocolo entrar em vigor para esse Estado, se esta última data for posterior.
-

ANEXO À CONVENÇÃO DE ATENAS

CERTIFICADO DE SEGURO OU DE OUTRA GARANTIA FINANCEIRA RESPEITANTE À RESPONSABILIDADE PELA MORTE E LESÃO CORPORAL DOS PASSAGEIROS

Emitido nos termos do disposto no artigo 4.º A da Convenção de Atenas de 2002 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar

Nome do navio	Número ou letras distintivos	Número OMI de identificação do navio	Porto de Registo	Nome e endereço completo do local de estabelecimento principal da transportadora que efectua de facto o transporte

Certifica-se pelo presente que o navio supracitado está coberto por uma apólice de seguro ou outra garantia financeira válida que satisfaz os requisitos do artigo 4.º A da Convenção de Atenas de 2002 relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar.

Tipo de garantia

Duração da garantia

Nome e endereço da(s) seguradora(s) e/ou do(s) fiador(es)

Nome

Endereço

O presente certificado é válido até

Emitido ou visado pelo Governo de

(Designação completa do Estado)

OU

O texto seguinte deverá ser utilizado quando um Estado parte invoca o n.º 3 do artigo 4.º A:

O presente certificado é emitido sob a autoridade do Governo de

(designação completa do Estado) por(nome da instituição ou da organização)

Em, aos

(local)

(data)

.....
(Assinatura e título do funcionário que passa ou visa o certificado)

Notas explicativas:

1. A designação do Estado pode, se assim se entender, incluir uma referência à autoridade pública competente do país em que é emitido o certificado.
2. Caso o montante total da garantia advinha de diversas fontes, deverá indicar-se o montante de cada uma delas.
3. Caso a garantia seja concedida sob diversas formas, é necessário especificá-las.
4. Na rubrica «Duração da garantia» deve ser precisada a data a partir da qual a garantia produz efeitos.
5. Na entrada «Endereço» da(s) seguradora(s) e/ou do(s) garante(s) deve ser especificado o estabelecimento principal da(s) seguradora(s) e/ou do(s) garante(s). Se for caso disso, deve ser indicado o estabelecimento onde foi subscrito o seguro ou outra garantia.

ANEXO II

Excerto da reserva e das directrizes da OMI para a aplicação da Convenção de Atenas, aprovadas pelo comité jurídico da Organização Marítima Internacional em 19 de Outubro de 2006

RESERVA E DIRECTRIZES DA OMI PARA A APLICAÇÃO DA CONVENÇÃO DE ATENAS**Reserva**

1. A Convenção de Atenas deverá ser ratificada com a seguinte reserva ou declaração com objectivo idêntico:

«[1.1.] Reserva associada à ratificação pelo Governo de ... da Convenção de Atenas, de 2002, relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar ("a convenção")

Limitação da responsabilidade das transportadoras, etc.

[1.2.] O Governo de ... reserva-se o direito a e compromete-se a limitar a responsabilidade nos termos dos n.ºs 1 ou 2 do artigo 3.º da convenção, se for caso disso, resultante da morte ou lesão corporal de um passageiro ocasionadas por quaisquer dos riscos a que se refere o ponto 2.2 das Directrizes da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas ao mais baixo dos seguintes montantes:

— 250 000 unidades de conta por passageiro e em cada caso concreto,

ou

— 340 milhões de unidades de conta, no total, por navio e em cada caso concreto.

[1.3.] Além disso, o Governo de ... reserva-se o direito a e compromete-se a aplicar os pontos 2.1.1 e 2.2.2 das Directrizes da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas, *mutatis mutandis*, a essas responsabilidades.

[1.4.] A responsabilidade da transportadora de facto nos termos do artigo 4.º da convenção, a responsabilidade dos trabalhadores ou agentes da transportadora ou da transportadora de facto nos termos do artigo 11.º da convenção e o limite do total dos montantes a pagar nos termos do artigo 12.º da convenção são limitados do mesmo modo.

[1.5.] A reserva e o compromisso do ponto 1.2 serão aplicáveis, independentemente da base de responsabilidade nos termos dos n.ºs 1 ou 2 do artigo 3.º e não obstante qualquer disposição contrária dos artigos 4.º ou 7.º da convenção; a reserva e o compromisso não afectam a aplicação dos artigos 10.º e 13.º

Seguro obrigatório e limitação da responsabilidade dos seguradores

[1.6.] O Governo de ... reserva-se o direito a e compromete-se a limitar o requisito nos termos do n.º 1 do artigo 4.º-A de manter o seguro ou outra garantia financeira por morte ou lesão corporal de um passageiro ocasionadas por quaisquer dos riscos a que se refere o ponto 2.2 das Directrizes da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas ao mais baixo dos seguintes montantes:

— 250 000 unidades de conta por passageiro e em cada caso concreto,

ou

— 340 milhões de unidades de conta, no total, por navio e em cada caso concreto.

[1.7.] O Governo de ... reserva-se o direito a e compromete-se a limitar a responsabilidade do segurador ou de outra pessoa que presta a garantia financeira, nos termos do n.º 10 do artigo 4.º-A, por morte ou lesão corporal de um passageiro, causadas por quaisquer dos riscos a que se refere o ponto 2.2 das Directrizes da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas, a um limite máximo do seguro ou de outra garantia financeira que a transportadora deve subscrever nos termos do ponto 1.6 de presente reserva.

[1.8.] O Governo de ... reserva-se igualmente o direito a e compromete-se a aplicar as Directrizes da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas, incluindo a aplicação das cláusulas referidas nos pontos 2.1 e 2.2 das Directrizes a todos os seguros obrigatórios em aplicação da convenção.

- [1.9.] O Governo de ... reserva-se o direito a e compromete-se a isentar o prestador do seguro ou de outra garantia financeira nos termos do n.º 1 do artigo 4.º-A de qualquer responsabilidade para a qual não se tenha comprometido.

Certificação

- [1.10.] O Governo de ... reserva-se o direito a e compromete-se a emitir certificados de seguro nos termos do n.º 2 do artigo 4.º-A da convenção de modo a:

- referir as limitações de responsabilidade e os requisitos de cobertura de seguro a que se referem os pontos 1.2, 1.6, 1.7 e 1.9, e
- incluir quaisquer outras limitações, requisitos e isenções que considerar necessários tendo em conta as condições do mercado de seguros no momento da emissão do certificado.

- [1.11.] O Governo de ... reserva-se o direito a e compromete-se a aceitar certificados de seguro emitidos por outros Estados partes comportando uma reserva semelhante.

- [1.12.] Todas essas limitações, requisitos e isenções serão claramente referidos no certificado emitido ou confirmado nos termos do n.º 2 do artigo 4.º-A da convenção.

Relação entre a presente reserva e as Directrizes da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas

- [1.13.] Os direitos que são objecto da presente reserva serão exercidos tendo devidamente em conta as Directrizes da OMI para a Aplicação da Convenção de Atenas, ou quaisquer alterações à mesma, com o objectivo de assegurar a uniformidade. Se uma proposta de alteração às Directrizes da OMI de aplicação da Convenção de Atenas, incluindo os limites, tiver sido aprovada pelo Comité Jurídico da Organização Marítima Internacional, essas alterações serão aplicáveis a contar da data fixada pelo Comité, sem prejuízo das regras pertinentes do direito internacional relativas ao direitos de um Estado de retirar ou alterar a sua reserva.».

Directrizes

2. No estado actual do mercado de seguros, os Estados partes deverão emitir certificados de seguro na base de um contrato de uma seguradora para cobrir os riscos de guerra, e um contrato de outra seguradora para cobrir os riscos que não sejam riscos de guerra. Cada seguradora só deverá ser responsável pela sua parte. Deverão ser aplicadas as seguintes regras (as cláusulas a que se faz referência são explicitadas no apêndice A):

- 2.1. Tanto os seguros de guerra como os de não guerra poderão estar sujeitos às seguintes cláusulas:

- 2.1.1. Cláusula de exclusão de contaminação radioactiva, armas químicas, biológicas, bioquímicas e electromagnéticas (cláusula-tipo n.º 370);
- 2.1.2. Cláusula de exclusão de ciberataques (cláusula-tipo n.º 380);
- 2.1.3. Salvaguardas e limitações do prestador da garantia financeira obrigatória, nos termos da convenção, tal como alterada pelas presentes directrizes, em especial o limite de 250 000 unidades de conta por passageiro e em cada caso concreto;
- 2.1.4. A condição de que o seguro só cobre as responsabilidades sujeitas à convenção tal como alterada pelas presentes directrizes; e
- 2.1.5. A condição de que quaisquer montantes pagos nos termos da convenção reduzem a responsabilidade pendente da transportadora e/ou da sua seguradora, nos termos do artigo 4.º-A da convenção, ainda que não sejam pagos pelas respectivas seguradoras de riscos de guerra ou riscos que não sejam riscos de guerra, ou a elas exigidos.

2.2. O seguro de guerra cobre, se for caso disso, a responsabilidade pelos danos resultante da morte ou lesão corporal de um passageiro provocada por:

- guerra, guerra civil, revolução, rebelião, insurreição ou confrontos civis delas decorrentes, ou qualquer acto hostil de ou contra uma potência beligerante,
- captura, apresamento, arresto, restrição ou retenção e as consequências de tais actos ou qualquer tentativa de os praticar,
- minas, torpedos, bombas abandonados ou outras armas de guerra abandonadas,
- actos de terroristas ou de quaisquer pessoas que ajam com dolo ou por motivos políticos e quaisquer medidas tomadas para prevenir ou combater esses riscos,
- confisco e expropriação,

e podem estar sujeitos às seguintes isenções, limitações e requisitos:

2.2.1. *Cláusula de Extinção Automática e Exclusão em caso de Guerra*

2.2.2. Caso os pedidos de indemnização dos passageiros individuais excedam o montante total de 340 milhões de unidades de conta por navio e por evento, a transportadora tem o direito de invocar a limitação da sua responsabilidade ao montante de 340 milhões de unidades de conta, sempre na condição de que:

- o montante deverá ser distribuído entre os requerentes proporcionalmente às indemnizações fixadas para cada um,
- a distribuição do montante pode ser efectuada numa ou em várias parcelas aos requerentes conhecidos no momento da distribuição, e
- a distribuição deste montante pode ser efectuada pela seguradora ou pelo tribunal ou outra autoridade competente a que a seguradora recorra em qualquer Estado parte onde sejam intentadas acções judiciais relativas a pedidos de indemnização alegadamente cobertos pelo seguro.

2.2.3. Cláusula de notificação com antecedência mínima de 30 dias, nos casos não abrangidos pelo ponto 2.2.1.

2.3. O seguro de não guerra deverá cobrir todos os riscos sujeitos a seguro obrigatório, que não sejam os enumerados no ponto 2.2, quer estejam ou não sujeitos às isenções, limitações ou aos requisitos previstos nos pontos 2.1 e 2.2.

3. Constam do apêndice B um exemplo de um conjunto de contrato de seguro (Carta Azul) e de certificado de seguro, todos eles conformes com as presentes directrizes.

—

APÊNDICE A

Cláusulas a que se referem as Directrizes 2.1.1, 2.1.2 e 2.2.1**Cláusula de Exclusão de Contaminação Radioactiva, Armas Químicas, Biológicas, Bioquímicas e Electromagnéticas** (Cl. 370, 10/11/2003)

A presente cláusula é soberana e prevalecerá sobre qualquer disposição do presente seguro que com ela não esteja em harmonia.

1. O presente seguro em caso algum cobre a responsabilidade por perdas e danos, nem as despesas directa ou indirectamente provocados ou agravados por ou resultantes de:
 - 1.1. Radiações ionizantes ou contaminação radioactiva de qualquer combustível nuclear, resíduo nuclear, ou da combustão de um combustível nuclear.
 - 1.2. Propriedades radioactivas, tóxicas, explosivas ou outras propriedades perigosas ou contaminantes de qualquer instalação, reactor ou conjunto combustível nuclear ou componente nuclear dos mesmos.
 - 1.3. Qualquer arma ou dispositivo que utilize a fissão e/ou fusão atómica ou nuclear ou outra reacção análoga ou a força ou matérias radioactivas.
 - 1.4. Propriedades radioactivas, tóxicas, explosivas ou outras propriedades perigosas ou contaminantes de qualquer matéria radioactiva. A exclusão prevista na presente subcláusula não é extensiva aos isótopos radioactivos que não sejam combustíveis nucleares quando tais isótopos estejam a ser preparados, transportados, armazenados ou utilizados para fins comerciais, agrícolas, médicos, científicos ou outros fins pacíficos da mesma natureza.
 - 1.5. Quaisquer armas químicas, biológicas, bioquímicas ou electromagnéticas.

Cláusula de Exclusão de Ciberataques (cl. 380, 10/11/03)

1. O presente seguro em caso algum cobre a responsabilidade por perdas e danos, nem as despesas directa ou indirectamente provocados ou agravados por ou resultantes da utilização ou exploração dolosas de qualquer computador, sistema informático, programa informático, código malévolo, vírus ou processo informáticos ou qualquer outro sistema electrónico.
2. Caso a presente cláusula conste de apólices que cubram riscos de guerra, guerra civil, revolução, rebelião, insurreição ou confrontos civis delas decorrentes, ou qualquer acto hostil de ou contra uma potência beligerante, de terrorismo ou de qualquer pessoa que aja por motivos políticos, a cláusula 10.1 não pode ser invocada para excluir perdas (que de outro modo estivessem cobertas) decorrentes da utilização de qualquer computador, sistema informático, programa informático, ou qualquer outro sistema electrónico no sistema de lançamento e/ou orientação ou no mecanismo de disparo de qualquer arma ou míssil.

Cláusula de Extinção Automática e Exclusão em caso de Guerra

1.1. Extinção Automática da Cobertura

Quer tenha ou não sido previamente notificado o respectivo cancelamento, a cobertura prevista no presente contrato EXTINGUE-SE AUTOMATICAMENTE

- 1.1.1. Em caso de guerra (quer tenha havido ou não uma declaração de guerra) entre quaisquer dos seguintes países: Reino Unido, Estados Unidos da América, França, Federação da Rússia, República Popular da China;
- 1.1.2. Para cada navio coberto nos termos do presente contrato, caso esse navio seja requisitado, quer para propriedade, quer para uso.

1.2. Guerra das Cinco Potências

O presente seguro exclui:

- 1.2.1. A responsabilidade por perdas e danos ou despesas resultantes de guerra (quer tenha havido ou não uma declaração de guerra) entre quaisquer dos seguintes países: Reino Unido, Estados Unidos da América, França, Federação da Rússia, República Popular da China;
- 1.2.2. A requisição, quer para propriedade, quer para uso.

APÊNDICE B

I. Exemplos de contratos de seguros («Carta Azul») a que se refere a Directriz 3

Carta Azul emitida pela Seguradora de Riscos de Guerra

Certificado emitido nos termos do disposto no artigo 4.º-A da Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar de 2002

Nome do navio:

Número OMI de identificação do navio:

Porto de registo:

Nome e endereço do armador:

Certifica-se pelo presente que o navio supracitado está coberto por uma apólice de seguro que satisfaz os requisitos do artigo 4.º-A da Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar de 2002, sob reserva de todas as excepções e limitações autorizadas para o seguro de guerra obrigatório, nos termos da convenção e das Directrizes para a Aplicação aprovadas pelo Comité Jurídico da Organização Marítima Internacional, em Outubro de 2006, incluindo nomeadamente as seguintes cláusulas: [Pode ser aqui inserido, na medida do necessário, o texto da convenção e das directrizes e respectivos apêndices]

Prazo do seguro de: 20 de Fevereiro de 2007

a: 20 de Fevereiro de 2008

Sempre na condição de que a seguradora pode cancelar o presente certificado mediante notificação escrita da Autoridade acima indicada, com uma antecedência mínima de 30 dias, extinguindo-se deste modo a responsabilidade da seguradora seguidamente referida, a contar do termo do referido prazo de 30 dias, mas apenas no que diz respeito a incidentes ocorridos em data ulterior.

Data:

O presente certificado foi emitido por:

War Risks, Inc.

[Endereço]

.....

Na qualidade de agente exclusivo de
War Risks, Inc.

Assinatura da seguradora

Carta Azul emitida pela Seguradora de Riscos que não sejam Riscos de Guerra

Certificado emitido nos termos do disposto no artigo 4.º-A da Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar de 2002

Nome do navio:

Número OMI de identificação do navio:

Porto de registo:

Nome e endereço do armador:

Certifica-se pelo presente que o navio supracitado está coberto por uma apólice de seguro que satisfaz os requisitos do artigo 4.º-A da Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar de 2002, sob reserva de todas as excepções e limitações autorizadas para o seguro de riscos que não sejam riscos de guerra, nos termos da convenção e das Directrizes para a Aplicação aprovadas pelo Comité Jurídico da Organização Marítima Internacional, em Outubro de 2006, incluindo nomeadamente as seguintes cláusulas: [Pode ser aqui inserido, na medida do necessário, o texto da convenção e das directrizes e respectivos apêndices]

Prazo do seguro de: 20 de Fevereiro de 2007

a: 20 de Fevereiro de 2008

Sempre na condição de que a seguradora pode cancelar o presente certificado mediante notificação escrita da Autoridade acima indicada, com uma antecedência mínima de três meses, extinguindo-se deste modo a responsabilidade da seguradora seguidamente referida, a contar do termo do referido prazo de três meses, mas apenas no que diz respeito a incidentes ocorridos em data ulterior.

Data:

O presente certificado foi emitido por:

PANDI P&I

[Endereço]

.....

Na qualidade de agente exclusivo de
PANDI P&I

Assinatura da seguradora

II. Modelo de certificado de seguro a que se refere a Directriz 3

CERTIFICADO DE SEGURO OU DE OUTRA GARANTIA FINANCEIRA RESPEITANTE À RESPONSABILIDADE PELA MORTE E LESÃO CORPORAL DOS PASSAGEIROS

Emitido nos termos do disposto no artigo 4.º-A da Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar de 2002

Nome do navio	Número ou letras distintivos	Número OMI de identificação do navio	Porto de Registo	Nome e endereço completo do local de estabelecimento principal da transportadora que efectua de facto o transporte

Certifica-se pelo presente que o navio supracitado está coberto por uma apólice de seguro ou outra garantia financeira válida que satisfaz os requisitos do artigo 4.º-A da Convenção de Atenas relativa ao Transporte de Passageiros e Bagagens por Mar de 2002.

Tipo de garantia

Duração da garantia

Nome e endereço da(s) seguradora(s) e/ou do(s) fiador(es)

A cobertura de seguro certificada pelo presente divide-se numa parte de seguro de guerra e numa parte de seguro de não guerra, nos termos das Directrizes para a Aplicação aprovadas pelo Comité Jurídico da Organização Marítima Internacional, em Outubro de 2006. Cada uma destas partes da cobertura de seguro está sujeita a todas as isenções e limitações autorizadas nos termos da convenção e das Directrizes para a Aplicação. As seguradoras não são individual e solidariamente responsáveis. As seguradoras são:

Para os riscos de guerra: War Risks, Inc., [endereço]

Para os riscos de não guerra: Pandi P&I, [endereço]

O presente certificado é válido até

Emitido ou visado pelo Governo de

(Designação completa do Estado)

OU

O texto seguinte deverá ser utilizado quando um Estado parte invoca o n.º 3 do artigo 4.º-A:

O presente certificado é emitido sob a autoridade do Governo de (designação completa do Estado) por (nome da instituição ou organização)

Em aos
(local) (data)

.....
(Assinatura e título do funcionário que passa ou visa o certificado)

Notas explicativas:

1. A designação do Estado pode, se assim se entender, incluir uma referência à autoridade pública competente do país onde é emitido o certificado.
 2. Caso o montante total da garantia advinha de diversas fontes, deverá indicar-se o montante de cada uma delas.
 3. Caso a garantia seja concedida sob diversas formas, é necessário especificá-las.
 4. Na rubrica «Duração da garantia» deve ser precisada a data a partir da qual a garantia produz efeitos.
 5. Na rubrica «Endereço» da(s) seguradora(s) e/ou do(s) fiador(es) deve ser especificado o estabelecimento principal da(s) seguradora(s) e/ou do(s) fiador(es). Se for caso disso, deve ser indicado o estabelecimento onde foi subscrito o seguro ou outra garantia.
-

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2009/15/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 23 de Abril de 2009

relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção de navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas**(reformulação)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

(2) Face à natureza das disposições da Directiva 94/57/CE, afigura-se apropriado realizar a sua reformulação através de dois actos distintos, uma directiva e um regulamento.

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

(3) Na sua Resolução de 8 de Junho de 1993 sobre uma política comum de segurança marítima, o Conselho estabeleceu como objectivo eliminar das águas comunitárias todos os navios que não preencham determinadas normas e deu prioridade à acção comunitária destinada a garantir a aplicação eficaz e uniforme das regras internacionais através da elaboração de normas comuns para as sociedades de classificação.

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

(4) É possível melhorar eficazmente a segurança marítima e a prevenção da poluição marinha mediante uma aplicação rigorosa das convenções, dos códigos e das resoluções internacionais, prosseguindo ao mesmo tempo o objectivo da livre prestação de serviços.

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado, tendo em conta o projecto comum aprovado em 3 de Fevereiro de 2009 pelo Comité de Conciliação ⁽³⁾,

(5) O controlo da conformidade dos navios com as normas internacionais uniformes de segurança marítima e de prevenção da poluição marinha é da responsabilidade dos Estados de bandeira e dos Estados do porto.

Considerando o seguinte:

(1) A Directiva 94/57/CE do Conselho, de 22 de Novembro de 1994, relativa à regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas ⁽⁴⁾, foi por diversas vezes alterada de modo substancial. Devendo ser introduzidas novas alterações, é conveniente, por uma questão de clareza, proceder à sua reformulação.

(6) Os Estados-Membros são responsáveis pela emissão dos certificados internacionais de segurança marítima e prevenção da poluição previstos por convenções como a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1 Novembro de 1974 (SOLAS 74), a Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 5 de Abril de 1966, e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 2 de Novembro de 1973 (MARPOL), bem como pela aplicação dessas convenções.

⁽¹⁾ JO C 318 de 23.12.2006, p. 195.⁽²⁾ JO C 229 de 22.9.2006, p. 38.⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 25 de Abril de 2007 (JO C 74 E de 20.3.2008, p. 633), posição comum do Conselho de 6 de Junho de 2008 (JO C 184 E de 22.7.2008, p. 11.) e posição do Parlamento Europeu de 24 de Setembro de 2008 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de 26 de Fevereiro de 2009 e resolução legislativa do Parlamento Europeu de 11 de Março de 2009 (ainda não publicada no Jornal Oficial).⁽⁴⁾ JO L 319 de 12.12.1994, p. 20.

(7) Nos termos dessas convenções, todos os Estados-Membros podem permitir, até certo ponto, a certificação da referida conformidade por organizações reconhecidas, podendo igualmente delegar a emissão dos certificados de segurança e prevenção da poluição relevantes.

- (8) A nível mundial, grande parte das organizações reconhecidas pelas Partes Contratantes da Organização Marítima Internacional (OMI) não garantem, quando actuam em nome das administrações nacionais, uma aplicação adequada das regras nem um nível suficiente de fiabilidade, já que não dispõem de estruturas fiáveis adequadas nem da experiência que lhes permita desempenhar as suas funções de forma altamente profissional.
- (9) Nos termos do capítulo II-1, parte A-1, regra 3-1, da SOLAS 74, os Estados-Membros são responsáveis por assegurar que os navios que arvoram a sua bandeira sejam concebidos, construídos e mantidos no respeito dos requisitos estruturais, mecânicos e eléctricos estabelecidos por organizações reconhecidas pelas administrações nacionais. Por conseguinte, essas organizações estabelecem e aplicam regras para a concepção, construção, manutenção e inspecção de navios e são responsáveis pela inspecção dos navios em nome dos Estados de bandeira e pela certificação de que esses navios satisfazem os requisitos das convenções internacionais para a emissão dos certificados relevantes. Para poderem desempenhar esta tarefa de forma satisfatória, devem ser totalmente independentes, dispor de competências técnicas altamente especializadas e fazer uma gestão rigorosa da qualidade.
- (10) As organizações de vistoria e inspecção de navios desempenham um papel importante na legislação comunitária de segurança marítima.
- (11) As organizações de vistoria e inspecção de navios deverão poder oferecer os seus serviços em toda a Comunidade e concorrer entre si, proporcionando simultaneamente um nível equivalente de segurança e de protecção do ambiente. As normas profissionais necessárias para as suas actividades deverão, portanto, ser estabelecidas e aplicadas de forma uniforme em toda a Comunidade.
- (12) A emissão dos certificados de segurança radioelétrica para navios de carga poderá ser confiada a organismos privados suficientemente especializados e com pessoal qualificado.
- (13) Os Estados-Membros podem limitar o número de organizações reconhecidas por eles autorizadas em função das suas necessidades e com base em motivos objectivos e transparentes, ficando para tal sujeitos ao controlo da Comissão exercido nos termos do procedimento de comité.
- (14) A presente directiva deverá garantir a liberdade de prestação de serviços na Comunidade; por conseguinte, a Comunidade deverá chegar a acordo com os países terceiros em que se encontram localizadas algumas das organizações reconhecidas, para assegurar a igualdade de tratamento das organizações reconhecidas localizadas na Comunidade.
- (15) É necessária uma estreita participação das administrações nacionais nas vistorias dos navios e na emissão dos respectivos certificados, de modo a garantir o pleno cumprimento das regras internacionais de segurança, mesmo que os Estados-Membros confiem a organizações reconhecidas externas à sua administração o desempenho de atribuições legais. Por conseguinte, é necessária uma estreita colaboração entre as administrações e as organizações reconhecidas por elas autorizadas, o que poderá implicar que as organizações reconhecidas tenham uma representação local no território do Estado-Membro em nome do qual desempenham funções.
- (16) Os Estados-Membros deverão considerar a possibilidade de conceder às organizações reconhecidas, aos seus inspectores ou ao seu pessoal técnico que emitam certificados relevantes em nome da administração, no que se refere a essas actividades delegadas, garantias jurídicas e protecção jurisdicional proporcionais, incluindo o exercício das acções de defesa adequadas, com excepção da imunidade, prerrogativa que apenas os Estados-Membros podem invocar como um direito de soberania inalienável o qual, consequentemente, não pode ser delegado.
- (17) A ocorrência de divergências entre os regimes de responsabilidade financeira das organizações reconhecidas que actuam em nome dos Estados-Membros poderá impedir a correcta aplicação da presente directiva. A fim de contribuir para resolver este problema, é necessário estabelecer um certo grau de harmonização a nível comunitário da responsabilidade decorrente de qualquer acidente marítimo originado por uma organização reconhecida, de acordo com as decisões de um órgão jurisdicional, incluindo as resoluções de conflitos por meio de processos de arbitragem.
- (18) As medidas necessárias à execução da presente directiva 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 Comissão ⁽¹⁾.
- (19) Em especial, deverão ser atribuídas competências à Comissão para alterar a presente directiva, a fim de incorporar as futuras alterações às convenções internacionais e aos protocolos, códigos e resoluções conexos. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (20) Deverá, no entanto, ser facultada aos Estados-Membros a possibilidade de suspender ou retirar a autorização de uma organização reconhecida, desde que informem a Comissão e os outros Estados-Membros dessa decisão e dos seus fundamentos.

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- (21) Os Estados-Membros deverão avaliar periodicamente o nível de desempenho das organizações reconhecidas que actuam em seu nome e fornecer à Comissão e a todos os outros Estados-Membros informações precisas sobre esse desempenho.
- (22) Enquanto autoridades portuárias, os Estados-Membros devem intensificar a segurança e a prevenção da poluição nas águas comunitárias através da inspecção prioritária a navios com certificados de organizações que não respeitem os critérios comuns, assegurando deste modo que os navios que arvoram bandeira de países terceiros não beneficiem de tratamento mais favorável.
- (23) Actualmente, no que respeita ao casco, às máquinas e às instalações eléctricas e de controlo, não existem normas internacionais uniformes a que os navios devam obedecer durante a fase de construção e durante a sua vida útil. Essas normas podem ser estabelecidas com base nas regras das organizações reconhecidas ou em normas equivalentes a definir pelas administrações nacionais, pelo procedimento previsto na Directiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços na sociedade de informação ⁽¹⁾.
- (24) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, a saber, o estabelecimento de medidas a respeitar pelos Estados-Membros nas suas relações com as organizações encarregadas da inspecção, vistoria e certificação dos navios que operam na Comunidade, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à dimensão da acção, ser mais bem alcançado a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.
- (25) A obrigação de transpor a presente directiva para o direito nacional deverá limitar-se às disposições que representam alterações substantivas relativamente à Directiva 94/57/CE. A obrigação de transpor as disposições inalteradas decorre dessa directiva.
- (26) A presente directiva não deverá prejudicar as obrigações dos Estados-Membros no que se refere aos prazos de transposição para o direito nacional das directivas referidas na parte B do anexo I.
- (27) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar melhor» ⁽²⁾, os Estados-Membros são incentivados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.
- (28) As medidas a respeitar pelas organizações de vistoria e inspecção dos navios estão estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios ⁽³⁾,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

A presente directiva estabelece uma série de medidas a respeitar pelos Estados-Membros nas suas relações com as organizações encarregadas da inspecção, vistoria e certificação dos navios com vista ao cumprimento das convenções internacionais sobre segurança marítima e prevenção da poluição marinha, favorecendo simultaneamente o objectivo da livre prestação de serviços. Incluem-se neste âmbito o desenvolvimento e a aplicação de requisitos de segurança para o casco, para as máquinas e para as instalações eléctricas e de controlo dos navios abrangidos pelas convenções internacionais.

Artigo 2.º

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Navio»: qualquer navio abrangido pelas convenções internacionais;
- b) «Navio que arvoira a bandeira de um Estado-Membro»: qualquer navio que esteja registado num Estado-Membro e arvoira a respectiva bandeira nos termos da sua legislação. Os navios que não correspondam a esta definição são equiparados a navios que arvoram bandeira de um país terceiro;
- c) «Inspeções e vistorias»: as inspeções e vistorias obrigatórias por força das convenções internacionais;
- d) «Convenções internacionais»: a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1 de Novembro de 1974 (SOLAS 74), com excepção do capítulo XI-2 do respectivo anexo, a Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 5 de Abril de 1966, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 2 de Novembro de 1973 (MARPOL), os respectivos protocolos e alterações e ainda os códigos conexos com carácter obrigatório aprovados em todos os Estados-Membros, na versão actualizada;

⁽¹⁾ JO L 204 de 21.7.1998, p. 37.

⁽²⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

⁽³⁾ Ver página 11 do presente Jornal Oficial.

- e) «Organização»: uma entidade jurídica, as suas filiais e quaisquer outras entidades sob o seu controlo que, conjunta ou separadamente, desempenhem tarefas abrangidas pelo âmbito de aplicação da presente directiva;
- f) «Controlo»: para efeitos da alínea e), direitos, contratos ou quaisquer outros meios, de direito ou de facto, que, separadamente ou em combinação, tornem possível influenciar de forma decisiva uma entidade jurídica ou permitam que essa entidade desempenhe tarefas abrangidas pelo âmbito da presente directiva;
- g) «Organização reconhecida»: qualquer organização reconhecida nos termos do Regulamento (CE) n.º 391/2009;
- h) «Autorização»: o acto pelo qual um Estado-Membro autoriza ou delega poderes numa organização reconhecida;
- i) «Certificado»: o certificado emitido por um Estado de bandeira ou em seu nome nos termos das convenções internacionais;
- j) «Regras e procedimentos»: os requisitos de uma organização reconhecida em matéria de concepção, construção, equipamento, manutenção e vistoria de navios;
- k) «Certificado de classificação»: o documento emitido por uma organização reconhecida, que certifica a adequação de um navio a uma determinada utilização ou serviço, nos termos das regras e procedimentos emitidos e publicados por essa organização reconhecida;
- l) «Certificado de segurança radioeléctrica para navios de carga»: o certificado introduzido pelo Protocolo de 1988 que altera a SOLAS, aprovado pela Organização Marítima Internacional (OMI).

Artigo 3.º

1. Ao assumirem as responsabilidades e obrigações que lhes incumbem por força das convenções internacionais, os Estados-Membros asseguram que as suas administrações competentes possam garantir uma aplicação adequada das respectivas disposições, em especial no que respeita à inspecção e vistoria dos navios e à emissão dos certificados oficiais e dos certificados de isenção, de acordo com o previsto nas convenções internacionais. No exercício das suas competências, os Estados-Membros respeitam as disposições aplicáveis do anexo e do apêndice à Resolução A.847(20) da OMI relativa a directrizes para assistência aos Estados de bandeira na aplicação dos instrumentos da OMI.
2. Sempre que, para efeitos do n.º 1, um Estado-Membro decidir, em relação aos navios que arvoem a sua bandeira:

- i) autorizar uma organização a efectuar, total ou parcialmente, inspecções e vistorias relacionadas com certificados oficiais, incluindo as que se destinem a avaliar o cumprimento das regras previstas no n.º 2 do artigo 11.º e, se for o caso, a emitir ou prorrogar os respectivos certificados, ou
- ii) confiar a uma organização a realização total ou parcial das inspecções e vistorias referidas na alínea i),

só pode confiar essas funções a organizações reconhecidas.

Cabe à administração competente aprovar a primeira emissão de certificados de isenção.

Contudo, no caso do certificado de segurança radioeléctrica para navios de carga, essas funções podem ser confiadas a um organismo privado reconhecido por uma administração competente, com os conhecimentos técnicos e o pessoal qualificado suficientes para proceder em seu nome à avaliação pormenorizada dos níveis de segurança das comunicações por rádio.

3. O presente artigo não diz respeito à certificação de elementos específicos de equipamento marítimo.

Artigo 4.º

1. Ao aplicarem o n.º 2 do artigo 3.º, os Estados-Membros não recusam, em princípio, autorizar qualquer das organizações reconhecidas a exercer as referidas funções, sob reserva do disposto no n.º 2 do presente artigo e nos artigos 5.º e 9.º. Todavia, os Estados-Membros podem restringir o número de organizações que autorizarem em função das suas necessidades, desde que existam motivos transparentes e objectivos para o fazer.

A pedido de um Estado-Membro, a Comissão aprova as medidas adequadas, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º, para assegurar a correcta aplicação do primeiro parágrafo do presente número, no que se refere à recusa de autorização, e do artigo 8.º, no que se refere aos casos em que a autorização é suspensa ou retirada.

2. A fim de autorizar uma organização reconhecida localizada num país terceiro a desempenhar uma parte ou a totalidade das funções referidas no artigo 3.º, um Estado-Membro pode solicitar que o referido país terceiro conceda tratamento recíproco às organizações reconhecidas localizadas na Comunidade.

A Comunidade pode, além disso, solicitar ao país terceiro em que uma organização reconhecida esteja localizada que conceda tratamento recíproco às organizações reconhecidas localizadas na Comunidade.

Artigo 5.º

1. Os Estados-Membros que decidam confiar as funções previstas no n.º 2 do artigo 3.º iniciam uma relação de trabalho entre a respectiva administração competente e as organizações que actuem em seu nome.

2. A relação de trabalho é regida por um acordo formal, escrito e não discriminatório, ou por um dispositivo jurídico equivalente, que estabeleça quais as tarefas e funções específicas assumidas pelas organizações e que inclua, pelo menos:

a) As disposições constantes do apêndice II da Resolução A.739(18) da OMI relativa às directrizes para autorização de organizações que actuam em nome de uma administração, inspirando-se no anexo, apêndices e aditamento à circular MSC 710 e à circular MEPC 307 da OMI relativas ao acordo-modelo de autorização das organizações reconhecidas que actuam em nome da administração;

b) As seguintes disposições relativas à responsabilidade financeira:

i) se a responsabilidade por qualquer acidente marítimo for imputada à administração, por sentença transitada em julgado proferida por um tribunal ou por sentença arbitral na sequência de um procedimento de arbitragem, com a obrigação de indemnizar as partes prejudicadas pelas perdas ou danos materiais, danos pessoais ou morte, e ficar provado nesse tribunal que tais danos foram causados por acto ou omissão voluntários, ou por negligência grave, da organização reconhecida, das suas unidades, empregados, agentes ou outras pessoas que actuem em nome da organização reconhecida, a administração tem direito a uma compensação financeira por parte da organização reconhecida, na medida em que essas perdas, danos materiais, danos pessoais ou morte tenham sido causados pela organização reconhecida, nos termos da decisão desse tribunal,

ii) se a responsabilidade por qualquer acidente marítimo for imputada à administração, por sentença transitada em julgado proferida por um tribunal ou por sentença arbitral na sequência de um procedimento de arbitragem, com a obrigação de indemnizar as partes prejudicadas pelos danos pessoais ou por morte, e ficar provado nesse tribunal que tais danos foram causados por negligência, acto imprudente ou omissão da organização reconhecida, das suas unidades, empregados, agentes ou outras pessoas que actuem em nome da organização reconhecida, a administração tem direito a uma compensação financeira por parte da organização reconhecida, na medida em que esses danos pessoais ou morte tenham sido causados pela organização reconhecida, nos termos da decisão desse tribunal. Os Estados-Membros podem limitar o montante máximo a pagar pela organização reconhecida, o qual, contudo, não pode ser inferior a 4 000 000 EUR,

iii) se a responsabilidade por qualquer acidente marítimo for imputada à administração por sentença transitada em julgado proferida por um tribunal ou por sentença arbitral na sequência de um procedimento de arbitragem, com a obrigação de indemnizar as partes prejudicadas pelas perdas ou danos materiais e ficar provado nesse tribunal que tais danos foram causados por negligência, acto imprudente ou omissão da organização reconhecida, das suas unidades, empregados, agentes ou outras pessoas que actuem em nome da organização reconhecida, a administração tem direito a uma compensação financeira por parte da organização reconhecida, na medida em que essas perdas ou danos tenham sido causados pela organização reconhecida, nos termos da decisão desse tribunal. Os Estados-Membros podem limitar o montante máximo a pagar pela organização reconhecida, o qual, contudo, não pode ser inferior a 2 000 000 EUR;

c) Disposições que prevejam auditorias periódicas, a efectuar pela administração ou por um organismo externo imparcial por ela designado, relativamente às tarefas que as organizações desempenham em seu nome, tal como referido no n.º 1 do artigo 9.º;

d) A possibilidade de inspecções aleatórias e aprofundadas dos navios;

e) Disposições que prevejam a comunicação obrigatória das informações fundamentais sobre os navios classificados pelas organizações, e as mudanças, suspensões e desclassificações.

3. O acordo ou dispositivo jurídico equivalente pode incluir a exigência de que a organização reconhecida disponha de uma representação local no território do Estado-Membro em nome do qual exerce as funções referidas no artigo 3.º. Pode satisfazer essa exigência uma representação local com personalidade jurídica nos termos da lei do Estado-Membro, sujeita à jurisdição dos seus tribunais nacionais.

4. Cada Estado-Membro fornece à Comissão informações precisas sobre a relação de trabalho estabelecida nos termos do presente artigo. A Comissão informa posteriormente os outros Estados-Membros.

Artigo 6.º

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), instituído pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

⁽¹⁾ JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

Artigo 7.º

1. A presente directiva pode ser alterada, sem alargamento do respectivo âmbito de aplicação, a fim de:

- a) Incorporar, para efeitos da presente directiva, as futuras alterações às convenções internacionais e aos protocolos, códigos e resoluções conexos referidos na alínea d) do artigo 2.º, no n.º 1 do artigo 3.º e no n.º 2 do artigo 5.º que tenham entrado em vigor;
- b) Modificar os montantes especificados no artigo 5.º, n.º 2, alínea b), subalíneas ii) e iii).

Estas medidas, destinadas a alterar elementos não essenciais da presente directiva, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 6.º

2. Na sequência da aprovação de novos instrumentos ou de protocolos às convenções referidas na alínea d) do artigo 2.º, o Conselho, deliberando sob proposta da Comissão, decide, tendo em conta as formalidades parlamentares dos Estados-Membros, bem como as formalidades aplicáveis da OMI, sobre as disposições de ratificação dos referidos instrumentos ou protocolos, garantindo a sua aplicação uniforme e simultânea nos Estados-Membros.

As alterações dos instrumentos internacionais referidos na alínea d) do artigo 2.º e no artigo 5.º podem ser excluídas do âmbito de aplicação da presente directiva, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002.

Artigo 8.º

Não obstante os critérios mínimos especificados no anexo I do Regulamento (CE) n.º 391/2009, sempre que um Estado-Membro considerar que uma organização reconhecida não pode continuar a desempenhar em seu nome as funções indicadas no artigo 3.º, pode suspender ou retirar a autorização, informando de imediato a Comissão e os outros Estados-Membros da sua decisão e dos seus fundamentos.

Artigo 9.º

1. Cabe a cada Estado-Membro verificar se as organizações reconhecidas que actuam em seu nome para efeitos do n.º 2 do artigo 3.º desempenham efectivamente as funções referidas nesse artigo a contento da respectiva administração competente.

2. Para proceder à verificação prevista no n.º 1, cada Estado-Membro efectua, pelo menos de dois em dois anos, controlos a todas as organizações reconhecidas que actuem em seu nome e

apresenta à Comissão e aos outros Estados-Membros um relatório sobre os resultados desses controlos até 31 de Março do ano seguinte àquele em que tiverem sido efectuados.

Artigo 10.º

No exercício dos seus direitos e obrigações de inspecção na qualidade de Estado do porto, cada Estado-Membro comunica à Comissão e aos outros Estados-Membros, bem como ao Estado de bandeira, os casos em que tiver verificado a emissão de certificados válidos por organizações reconhecidas que actuem em nome de um Estado de bandeira relativamente a navios que não satisfaçam os requisitos aplicáveis das convenções internacionais, bem como qualquer anomalia apresentada por um navio com um certificado de classificação válido no que respeita a elementos abrangidos por esse certificado. Para efeitos do presente artigo, apenas são comunicados os casos de navios que representem uma ameaça grave para a segurança e para o ambiente ou que apresentem indícios de que as organizações reconhecidas actuaram de forma particularmente negligente. A organização reconhecida em causa é avisada do caso no momento da inspecção inicial, por forma a poder adoptar imediatamente as acções de acompanhamento adequadas.

Artigo 11.º

1. Os Estados-Membros asseguram que os navios que arvoram a sua bandeira sejam concebidos, construídos, equipados e objecto de manutenção de acordo com as regras e procedimentos relacionados com os requisitos relativos ao casco, às máquinas e às instalações eléctricas e de controlo exigidos por uma organização reconhecida.

2. Um Estado-Membro só pode decidir aplicar regras que considere equivalentes às regras e procedimentos de uma organização reconhecida na condição de notificar imediatamente a Comissão dessas regras, pelo procedimento previsto na Directiva 98/34/CE, bem como aos outros Estados-Membros, e de essas regras não serem contestadas por outro Estado-Membro ou pela Comissão nem consideradas não equivalentes, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 6.º da presente directiva.

3. Os Estados-Membros cooperam com as organizações reconhecidas por eles autorizadas no desenvolvimento das regras e procedimentos dessas organizações. Os Estados-Membros concertam-se com as organizações reconhecidas para estabelecer uma interpretação coerente das convenções internacionais.

Artigo 12.º

A Comissão informa de dois em dois anos o Parlamento Europeu e o Conselho sobre os progressos realizados na aplicação da presente directiva nos Estados-Membros.

Artigo 13.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 17 de Junho de 2011. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Tais disposições devem igualmente mencionar que as remissões, nas disposições legislativas, regulamentares e administrativas em vigor, para as directivas revogadas pela presente directiva devem entender-se como sendo feitas para a presente directiva. As modalidades daquela referência e desta menção são aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 14.º

A Directiva 94/57/CE, com a última redacção que lhe foi dada pelas directivas enumeradas na parte A do anexo I, é revogada com efeitos a partir de 17 de Junho de 2009, sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros no que diz respeito aos prazos

de transposição para o direito nacional das directivas enumeradas na parte B do anexo I.

As remissões para as directivas revogadas devem entender-se como sendo feitas para a presente directiva e devem ler-se nos termos do quadro de correspondência constante do anexo II.

Artigo 15.º

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

Artigo 16.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 23 de Abril de 2009.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho
O Presidente
P. NEČAS

ANEXO I

PARTE A**Directiva revogada e respectivas alterações sucessivas**

(conforme referido no artigo 14.º)

Directiva 94/57/CE do Conselho	JO L 319 de 12.12.1994, p. 20
Directiva 97/58/CE da Comissão	JO L 274 de 7.10.1997, p. 8
Directiva 2001/105/CE do Parlamento Europeu e do Conselho	JO L 19 de 22.1.2002, p. 9
Directiva 2002/84/CE do Parlamento Europeu e do Conselho	JO L 324 de 29.11.2002, p. 53

PARTE B**Lista dos prazos de transposição para o direito nacional**

(conforme referido no artigo 14.º)

Directiva	Data-limite para a transposição
94/57/CE	31 de Dezembro de 1995
97/58/CE	30 de Setembro de 1998
2001/105/CE	22 de Julho de 2003
2002/84/CE	23 de Novembro de 2003

ANEXO II

Quadro de correspondência

Directiva 94/57/CE	Presente directiva	Regulamento (CE) n.º 391/2009
Artigo 1.º	Artigo 1.º	Artigo 1.º
Alínea a) do artigo 2.º	Alínea a) do artigo 2.º	Alínea a) do artigo 2.º
Alínea b) do artigo 2.º	Alínea b) do artigo 2.º	–
Alínea c) do artigo 2.º	Alínea c) do artigo 2.º	–
Alínea d) do artigo 2.º	Alínea d) do artigo 2.º	Alínea b) do artigo 2.º
Alínea e) do artigo 2.º	Alínea e) do artigo 2.º	Alínea c) do artigo 2.º
–	Alínea f) do artigo 2.º	Alínea d) do artigo 2.º
Alínea f) do artigo 2.º	Alínea g) do artigo 2.º	Alínea e) do artigo 2.º
Alínea g) do artigo 2.º	Alínea h) do artigo 2.º	Alínea f) do artigo 2.º
Alínea h) do artigo 2.º	Alínea i) do artigo 2.º	Alínea g) do artigo 2.º
Alínea i) do artigo 2.º	Alínea k) do artigo 2.º	Alínea i) do artigo 2.º
–	Alínea j) do artigo 2.º	Alínea h) do artigo 2.º
Alínea j) do artigo 2.º	Alínea l) do artigo 2.º	–
Alínea k) do artigo 2.º	–	Alínea j) do artigo 2.º
Artigo 3.º	Artigo 3.º	–
Primeiro período, n.º 1 do artigo 4.º	–	N.º 1 do artigo 3.º
Segundo período, n.º 1 do artigo 4.º	–	N.º 2 do artigo 3.º
Terceiro período, n.º 1 do artigo 4.º	–	–
Quarto período, n.º 1 do artigo 4.º	–	N.º 1 do artigo 4.º
–	–	N.º 3 do artigo 3.º
–	–	N.ºs 2, 3 e 4 do artigo 4.º
–	–	Artigo 5.º
–	–	Artigo 6.º
–	–	Artigo 7.º
N.º 1 do artigo 5.º	N.º 1 do artigo 4.º	–
N.º 3 do artigo 5.º	N.º 2 do artigo 4.º	–
N.ºs 1, 2, 3, e 4 do artigo 6.º	N.ºs 1, 2, 3 e 4 do artigo 5.º	–
N.º 5 do artigo 6.º	–	–
Artigo 7.º	Artigo 6.º	Artigo 12.º
Primeiro travessão do n.º 1 do artigo 8.º	Artigo 7.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alínea a)	–
Segundo travessão do n.º 1 do artigo 8.º	–	N.º 1 do artigo 13.º
Terceiro travessão do n.º 1 do artigo 8.º	Artigo 7.º, n.º 1, primeiro parágrafo, alínea b)	–
–	Segundo parágrafo do n.º 1 do artigo 7.º	Segundo parágrafo do n.º 1 do artigo 13.º
N.º 2 do artigo 8.º	N.º 2 do artigo 7.º	–
Segundo parágrafo do n.º 2 do artigo 8.º	–	N.º 2 do artigo 13.º
N.º 1 do artigo 9.º	–	–
N.º 2 do artigo 9.º	–	–
Proémio do n.º 1 do artigo 10.º	Artigo 8.º	–
Alíneas a), b) e c) do n.º 1 e, 2, 3 e 4 do artigo 10.º	–	–
N.º 1 e n.º 2 do artigo 11.º	N.ºs 1 e 2 do artigo 9.º	–

Directiva 94/57/CE	Presente directiva	Regulamento (CE) n.º 391/2009
N.ºs 3 e 4 do artigo 11.º	–	N.ºs 1 e 2 do artigo 8.º
Artigo 12.º	Artigo 10.º	–
Artigo 13.º	–	–
Artigo 14.º	N.ºs 1 e 2 do artigo 11.º	–
–	N.º 3 do artigo 11.º	–
–	Artigo 12.º	–
–	–	Artigo 9.º
N.º 1 do artigo 15.º	–	–
–	–	N.ºs 1 e 2 do artigo 10.º
N.º 2 do artigo 15.º	–	N.º 3 do artigo 10.º
N.º 3 do artigo 15.º	–	N.º 4 do artigo 10.º
N.º 4 do artigo 15.º	–	N.º 5 do artigo 10.º
N.º 5 do artigo 15.º	–	Primeiro, segundo, terceiro e quinto parágrafos do n.º 6 do artigo 10.º
–	–	Quarto parágrafo do n.º 6 do artigo 10.º
Artigo 16.º	Artigo 13.º	–
Artigo 17.º	Artigo 16.º	–
–	Artigo 14.º	–
–	Artigo 15.º	–
–	–	Artigo 11.º
–	–	Artigo 14.º
–	–	Artigo 15.º
–	–	Artigo 16.º
–	–	Artigo 17.º
–	–	Artigo 18.º
–	–	Artigo 19.º
Anexo	–	Anexo I
–	Anexo I	–
–	Anexo II	Anexo II

DIRECTIVA 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho**de 23 de Abril de 2009****relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto****(reformulação)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾, tendo em conta o projecto comum aprovado em 3 de Fevereiro de 2009 pelo Comité de Conciliação,

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto ⁽⁴⁾, foi diversas vezes alterada de modo substancial. Dado que deverão ser introduzidas novas alterações, deverá proceder-se à sua reformulação por questões de clareza.
- (2) Os acidentes de navegação e a poluição dos mares e das costas dos Estados-Membros constituem uma séria preocupação na Comunidade.
- (3) As condições de vida e de trabalho a bordo dos navios constituem igualmente uma preocupação na Comunidade.
- (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 águas da Comunidade de navios que não obedecem às normas através da aplicação rigorosa das convenções, códigos e resoluções internacionais.

- (5) Para este efeito, nos termos da Decisão 2007/431/CE do Conselho, de 7 de Junho de 2007, que autoriza os Estados-Membros a ratificarem, no interesse da Comunidade Europeia, a Convenção sobre o Trabalho Marítimo de 2006, da Organização Internacional do Trabalho ⁽⁵⁾, os Estados-Membros deverão envidar os esforços necessários para ratificar, nas matérias da competência da Comunidade, essa Convenção com a maior brevidade possível, de preferência antes de 31 de Dezembro de 2010.
- (6) A responsabilidade pelo 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 incumbe, em primeiro lugar, ao Estado de bandeira. Apoiando-se, na medida do necessário, em organizações reconhecidas, o Estado de bandeira garante plenamente a exaustividade e a eficácia das inspecções e vistorias efectuadas para emitir os certificados pertinentes. A responsabilidade pela manutenção do estado do navio e do seu equipamento depois da vistoria para cumprir os requisitos das convenções aplicáveis ao navio incumbe à companhia do navio. Todavia, verifica-se que um certo número de Estados de bandeira descumiram gravemente a aplicação e o cumprimento das normas internacionais. Por conseguinte, como segunda linha de defesa contra os navios que não obedecem às normas, 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 deverá ser igualmente assegurado pelo Estado do porto, reconhecendo ao mesmo tempo que a inspecção pelo Estado do porto não é uma vistoria e que os formulários de inspecção pertinentes não são certificados de navegabilidade.
- (7) Uma abordagem harmonizada da imposição pelos Estados-Membros dessas normas internacionais aos navios que naveguem nas águas sob sua jurisdição e que escalem os seus portos, deverá evitar distorções da concorrência.
- (8) O sector do transporte marítimo é vulnerável a actos de terrorismo. As medidas relativas à protecção dos transportes deverão ser aplicadas com eficácia e os Estados-Membros deverão controlar estritamente o cumprimento das regras de protecção através de controlos de protecção.

⁽¹⁾ JO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 25 de Abril de 2007 (JO C 74 E de 20.3.2008, p. 584), posição comum do Conselho de 6 de Junho de 2008 (JO C 198 E de 5.8.2008, p. 1) e posição do Parlamento Europeu de 24 de Setembro de 2008 (ainda não publicada no Jornal Oficial), decisão do Conselho de 26 de Fevereiro de 2009 e resolução legislativa do Parlamento Europeu de 11 de Março de 2009 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 157 de 7.7.1995, p. 1.

⁽⁵⁾ JO L 161 de 22.6.2007, p. 63.

- (9) Há que tirar partido da experiência adquirida com a aplicação do Memorando de Acordo de Paris («MA de Paris») para a inspecção de navios pelo Estado do porto, assinado em Paris em 26 de Janeiro de 1982.
- (10) A Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM), instituída pelo Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, 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 desenvolvimento e a utilização de uma base de dados de inspecção estabelecida nos termos da presente directiva e de um regime comunitário harmonizado para a formação e avaliação das competências dos inspectores do Estado do porto por parte dos Estados-Membros.
- (11) Um regime eficaz de inspecção pelo Estado do porto deverá procurar assegurar que todos os navios que façam escala num porto ou ancoradouro da Comunidade sejam inspecionados regularmente. As inspecções deverão concentrar-se nos navios que não satisfazem as normas, e os navios de qualidade, isto é, os que dispõem de registos de inspecção satisfatórios ou que arvoem bandeira de um Estado que aplica o sistema voluntário de auditoria dos Estados membros da Organização Marítima Internacional (OMI), deverão ser compensados através de inspecções menos frequentes. Para este efeito, os Estados-Membros deverão, em especial, dar prioridade aos navios que aguardem inspecção com um perfil de alto risco.
- (12) 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 de partilha de inspecções em cujo âmbito cada Estado-Membro contribua equitativamente para a realização do objectivo comunitário de obtenção de um regime global de inspecção e o volume de inspecções seja partilhado equitativamente entre os Estados-Membros. Este sistema de partilha de inspecções deverá ser revisto tendo em conta a experiência adquirida com o novo regime de inspecção pelo Estado do porto, a fim de melhorar a sua eficácia. Além disso, os Estados-Membros deverão recrutar e manter o número de efectivos necessário, incluindo inspectores qualificados, em função do volume e das características do tráfego marítimo em cada porto.
- (13) O regime de inspecção instituído pela presente directiva tem em conta os trabalhos efectuados no âmbito do MA de Paris. Uma vez que qualquer desenvolvimento do MA de Paris deverá ser aprovado a nível comunitário antes de ser aplicável na UE, deverá ser estabelecida e mantida uma estreita colaboração entre a Comunidade e o MA de Paris por forma a facilitar a máxima convergência possível.
- (14) A Comissão deverá gerir e actualizar a base de dados das inspecções, em estreita colaboração com o MA de Paris. A base de dados das inspecções deverá incorporar os dados relativos às inspecções dos Estados-Membros e de todos os signatários do MA de Paris. Enquanto o sistema comunitário de informações marítimas SafeSea-Net não estiver completamente operacional e não permitir o registo automático dos dados relativos às escalas dos navios na base de dados das inspecções, os Estados-Membros deverão prestar à Comissão as informações necessárias para garantir o acompanhamento adequado da aplicação da presente directiva, nomeadamente no que se refere aos movimentos dos navios. Com base nos dados das inspecções fornecidos pelos Estados-Membros, a Comissão deverá extrair da base de dados das inspecções dados relativos ao perfil de risco dos navios, aos navios a inspecionar e aos movimentos dos navios e deverá calcular as obrigações de inspecção para cada Estado-Membro. A base de dados das inspecções deverá também ter a capacidade de estabelecer uma interface com as outras bases de dados sobre segurança marítima comunitária.
- (15) Os Estados-Membros deverão procurar rever o método de elaboração da lista branca/cinzenta/negra dos Estados de bandeira no âmbito do MA de Paris, com vista a garantir a respectiva equidade, em especial no que respeita ao tratamento concedido aos Estados de bandeira com frotas pequenas.
- (16) Deverão ser harmonizadas as regras e os procedimentos de inspecção pelo Estado do porto, bem como os critérios de detenção de navios, a fim de assegurar um nível uniforme de eficácia em todos os portos, o que reduzirá drasticamente a utilização selectiva de certos portos de destino com o propósito de evitar o devido controlo.
- (17) As inspecções periódicas e adicionais deverão incluir um exame de zonas pré-identificadas em cada navio, que variarão em função do tipo de navio, do tipo de inspecção e dos resultados de anteriores inspecções pelo Estado do porto. A base de dados das inspecções deverá indicar os elementos para identificar as zonas de risco a examinar em cada inspecção.
- (18) Certas categorias de navios representam um risco importante de acidente ou de poluição a partir de certa idade e deverão, portanto, ser objecto de inspecção alargada. Deverão ser definidos os elementos concretos dessa inspecção alargada.
- (19) Ao abrigo do regime instituído pela presente directiva, os intervalos entre as inspecções periódicas dos navios variam em função do seu perfil de risco, que é determinado por certos parâmetros genéricos e históricos. O intervalo entre inspecções periódicas dos navios com um perfil de alto risco não deverá exceder seis meses.
- (20) A fim de prestar às autoridades competentes para a inspecção pelo Estado do porto informações sobre os navios nos portos ou ancoradouros, as autoridades ou organismos portuários ou as autoridades ou organismos designados para o efeito deverão transmitir as notificações das chegadas dos navios, na medida do possível no acto da recepção.

⁽¹⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

- (21) Devido ao seu mau estado, ao desempenho do Estado de bandeira e aos seus antecedentes, certos navios representam um risco manifesto para a segurança marítima e para o meio marinho. A Comunidade tem por isso legitimidade para dissuadir esses navios de entrarem nos portos e ancoradouros dos Estados-Membros. A recusa de acesso deverá ser proporcionada e poderá transformar-se numa recusa de acesso permanente se o operador do navio se mostrar persistentemente incapaz de tomar medidas correctivas apesar das várias recusas de acesso e detenções em portos e ancoradouros comunitários. A terceira recusa de acesso só pode ser revogada se for cumprida uma série de condições concebidas para garantir que o navio em questão pode ser explorado sem perigo nas águas comunitárias, em particular relacionadas com o Estado de bandeira e a companhia gestora. De outro modo, o acesso do navio em questão aos portos e ancoradouros dos Estados-Membros deverá ser recusado permanentemente. Em qualquer caso, qualquer detenção subsequente do mesmo navio deverá implicar a recusa permanente de acesso aos portos e ancoradouros dos Estados-Membros. Por uma questão de transparência, a lista dos navios cujo acesso aos portos e ancoradouros da Comunidade tenha sido recusado deverá ser tornada pública.
- (22) Tendo em vista reduzir o ónus que inspeções repetidas representam para determinadas administrações e companhias, as vistorias a *ferries ro-ro* ou embarcações de passageiros de alta velocidade realizadas ao abrigo 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 ⁽¹⁾, por um Estado de acolhimento que não seja o Estado de bandeira do navio e que incluam pelo menos todos os pontos de uma inspeção alargada deverão ser tidas em conta no cálculo do perfil de risco do navio, dos intervalos entre inspeções e do cumprimento da obrigação de inspeção de cada Estado-Membro. Além disso, a Comissão deverá analisar se é adequado alterar no futuro a Directiva 1999/35/CE no sentido de elevar o nível de segurança exigido para exploração de serviços regulares de *ferries ro-ro* e embarcações de passageiros de alta velocidade de e para portos dos Estados-Membros.
- (23) A inobservância das disposições das convenções pertinentes deverá ser corrigida. Quando as anomalias observadas representarem um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente, os navios que devam ser sujeitos a medidas correctoras deverão ser detidos até essas anomalias serem corrigidas.
- (24) Deverá ser instituído um direito de recurso contra as decisões de detenção tomadas pelas autoridades competentes, de modo a evitar decisões injustas que possam dar origem a detenções e atrasos indevidos. Os Estados-Membros deverão cooperar para garantirem um prazo razoável para o tratamento dos recursos nos termos da lei nacional.
- (25) As autoridades e os inspectores que participam nas actividades de inspecção pelo Estado do porto não deverão ter conflitos de interesses com o porto de inspecção ou com os navios inspeccionados, nem com 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 inspeções. Os Estados-Membros deverão cooperar na elaboração e promoção de um regime comunitário harmonizado para a formação e avaliação das competências dos inspectores.
- (26) Os pilotos e as autoridades ou organismos portuários deverão poder fornecer informações úteis sobre as anomalias visíveis detectadas a bordo dos navios.
- (27) As denúncias relativas às condições de vida e de trabalho a bordo apresentadas por pessoas com um interesse legítimo deverão ser investigadas. Qualquer pessoa que apresente uma denúncia deverá ser informada do seguimento que lhe for dado.
- (28) 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.
- (29) Uma vez que a base de dados das inspeções constitui um elemento essencial da inspeção pelo Estado do porto, é conveniente que os Estados-Membros deverão assegurar a sua actualização à luz das exigências comunitárias.
- (30) 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, tendo em conta a dimensão da frota explorada pelas companhias, pode constituir um meio eficaz para dissuadir os carregadores de utilizarem esses navios, e um incentivo para que os seus proprietários tomem medidas correctoras. No que se refere às informações a disponibilizar, a Comissão deverá estabelecer uma estreita colaboração com o MA de Paris e ter em conta quaisquer informações publicadas a fim de evitar duplicações desnecessárias. Os Estados-Membros deverão ter de prestar as informações pertinentes uma única vez.
- (31) Todas as despesas com inspeções de navios de que resultem detenções de navios, assim como as decorrentes de revogações de recusas de acesso, deverão ser imputadas ao proprietário ou ao operador.

⁽¹⁾ JO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

- (32) As medidas necessárias à aplicação da presente directiva 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 Comissão ⁽¹⁾.
- (33) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para alterar a presente directiva de forma a aplicar alterações futuras das convenções, protocolos, códigos e resoluções internacionais com ela relacionados e a estabelecer as regras de execução das disposições dos artigos 8.º e 10.º. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (34) Atendendo a que os objectivos da presente directiva, a saber, a redução da presença, nas águas sob a jurisdição dos Estados-Membros, 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 podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros, e podem, pois, devido à sua dimensão e aos seus efeitos, ser mais bem alcançados a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para alcançar aqueles objectivos.
- (35) A obrigação de transpor a presente directiva para o direito nacional deverá limitar-se às disposições que tenham sofrido alterações de fundo relativamente à Directiva 95/21/CE. A obrigação de transpor as disposições que não foram alteradas decorre da referida directiva.
- (36) A presente directiva não deverá prejudicar as obrigações dos Estados-Membros relativas aos prazos de transposição para o direito nacional das directivas indicados na parte B do anexo XV.
- (37) O regime de inspecção pelo Estado do porto criado nos termos da presente directiva deverá ser aplicado na mesma data em todos os Estados-Membros. Neste contexto, a Comissão assegurará que sejam tomadas medidas preparatórias apropriadas, incluindo o ensaio da base de dados das inspecções e a prestação de formação aos inspectores.
- (38) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar melhor» ⁽²⁾, os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.
- (39) A fim de não impor um ónus administrativo desproporcionado aos Estados-Membros sem litoral, uma regra *de minimis* deverá permitir a esses Estados-Membros uma derrogação das disposições da presente directiva, o que significa que esses Estados-Membros, desde que cumpram determinados critérios, não são obrigados a transpor a presente directiva.
- (40) A fim de ter em conta o facto de os departamentos franceses ultramarinos pertencerem a uma zona geográfica diferente, serem em grande medida Partes noutros memorandos regionais relativos ao Estado do porto para além do MA de Paris e apresentarem fluxos de tráfego muito reduzidos com a Europa continental, o Estado-Membro em questão deverá ser autorizado a excluir esses portos do regime de inspecções pelo Estado do porto aplicado na Comunidade,

APROVARAM 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 às normas aplicáveis:

- a) Reforçando o cumprimento por todos os navios, independentemente das bandeiras 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 detenção de navios, com base nos conhecimentos técnicos especializados e na experiência adquirida no âmbito do MA de Paris;
- c) Desenvolvendo dentro da Comunidade um regime de inspecção pelo Estado do porto baseado em inspecções realizadas dentro da Comunidade e da região do MA de Paris que tenha como objectivo a inspecção de todos os navios com uma frequência variável em função do seu perfil de risco, devendo os navios que apresentem um risco mais elevado ser sujeitos a inspecções aprofundadas efectuadas a intervalos mais frequentes.

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

1. «Convenções», as seguintes convenções, bem como os respectivos protocolos e alterações e os códigos conexos com carácter vinculativo, na versão actualizada:
 - 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) A Convenção internacional para a prevenção da poluição por navios de 1973, e o seu protocolo de 1978 (MARPOL 73/78);
 - d) A Convenção internacional sobre normas de formação, de certificação e de serviço de quartos para os marítimos de 1978 (STCW 78/95);
 - e) A Convenção sobre o regulamento internacional para evitar abalroamentos no mar de 1972 (COLREG 72);
 - f) A Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969 (ITC 69);
 - g) A Convenção sobre as normas mínimas a observar nos navios mercantes de 1976 (OIT N.º 147);
 - h) A Convenção internacional sobre a responsabilidade civil pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos, 1992 (CLC 92);
2. «MA de Paris», o Memorando de Acordo de Paris para a inspecção de navios pelo Estado do porto, assinado em Paris em 26 de Janeiro de 1982, na versão actualizada;
3. «Enquadramento e procedimento do sistema voluntário de auditoria dos Estados membros da OMI», a Resolução A.974(24) da Assembleia da OMI;
4. «Região do MA de Paris», a área geográfica em que os signatários do MA de Paris efectuam inspecções no contexto do MA de Paris;
5. «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;
6. «Interface navio/porto», as interacções que ocorrem quando um navio é directa e imediatamente afectado por acções que envolvem a movimentação de pessoas ou mercadorias ou o fornecimento de serviços portuários ao navio ou pelo navio;
7. «Navio num ancoradouro», um navio num porto ou noutra zona sob jurisdição de um porto, mas não atracado, e que efectua uma interface navio/porto;
8. «Inspector», um agente administrativo do sector público ou outra pessoa, devidamente autorizado pela autoridade competente de um Estado-Membro para efectuar a inspecção pelo Estado do porto e responsável perante essa autoridade competente;
9. «Autoridade competente», uma autoridade marítima responsável pela inspecção pelo Estado do porto, em conformidade com a presente directiva;
10. «Período nocturno», qualquer período de sete horas, no mínimo, conforme definido na legislação nacional e que deve incluir, em qualquer caso, o período entre a meia-noite e as 05h00;
11. «Inspeção inicial», a visita de um inspector a um navio para controlar o cumprimento das convenções e regulamentos pertinentes e que inclua, pelo menos, as verificações impostas pelo n.º 1 do artigo 13.º;
12. «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 aprofundado, nas circunstâncias especificadas no n.º 3 do artigo 13.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;
13. «Inspeção alargada», uma inspeção que incida, pelo menos, nos elementos enumerados no anexo VII. Uma inspeção alargada pode incluir uma inspeção aprofundada, sempre que existam motivos inequívocos em conformidade com o n.º 3 do artigo 13.º;
14. «Denúncia», qualquer informação ou relatório apresentados por uma pessoa ou organização com interesse legítimo 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;
15. «Detenção», a proibição formal de um navio sair para o mar devido a anomalias detectadas que, isolada ou conjuntamente, tornem o navio incapaz de navegar;

16. «Recusa de acesso», uma decisão, dirigida ao comandante de um navio, à companhia responsável pelo navio e ao Estado de bandeira, notificando-os de que é proibido ao navio aceder a todos os portos e ancoradouros da Comunidade;
17. «Interrupção de uma operação», a proibição de um navio prosseguir uma operação em resultado de anomalias detetadas que, isolada ou conjuntamente, tornem perigosa a continuação dessa operação;
18. «Companhia», o proprietário 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 e responsabilidade impostos pelo Código Internacional para a Gestão da Segurança (ISM);
19. «Organização reconhecida», uma sociedade classificadora ou qualquer outra organização privada, que assuma tarefas regulamentares em nome da administração do Estado de bandeira;
20. «Certificado oficial», a certificação emitida pelo Estado de bandeira ou em seu nome, em conformidade com as convenções;
21. «Certificado de classe», um documento emitido para atestar a conformidade com a SOLAS 74, capítulo II-1, parte A-1, regra 3-1;
22. «Base de dados das inspeções», o sistema de informação que contribui para a aplicação do regime de inspecção pelo Estado do porto na Comunidade, referente aos dados relativos às inspeções efectuadas na Comunidade e na região do MA de Paris.

Artigo 3.º

Âmbito

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

A França pode decidir que os portos e ancoradouros abrangidos pelo presente número não incluam os portos e ancoradouros situados nos departamentos ultramarinos a que se refere o n.º 2 do artigo 299.º do Tratado.

Se um Estado-Membro efectuar uma inspecção de um navio em águas sob sua jurisdição mas não num porto, essa inspecção é considerada como uma inspecção para efeitos da presente directiva.

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

Os Estados-Membros que não têm portos marítimos e que podem verificar que do total dos navios que fazem escala anualmente durante o período de três anos precedentes nos seus portos fluviais, menos de 5 % são navios abrangidos pela presente directiva, podem derrogar ao disposto na presente directiva.

Os Estados-Membros que não têm portos marítimos comunicam à Comissão, até à data da transposição da presente directiva, o número total de embarcações e o número total de navios que fizeram escala nos seus portos durante o período de três anos acima referido, e informam a Comissão de qualquer alteração subsequente desses números.

2. Relativamente aos navios de arqueação bruta inferior a 500 GT, os Estados-Membros aplicam as disposições das convenções relevantes e, na medida em que nenhuma convenção seja aplicável, tomam 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 orientam-se pelo anexo 1 do MA de Paris.

3. Na inspecção de navios que arvoem a bandeira de um Estado que não seja parte numa convenção, os Estados-Membros asseguram que o tratamento dado a esse navio e à tripulação não seja mais favorável do que o reservado aos navios que arvoem bandeira 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.

Artigo 4.º

Competência para efectuar inspeções

1. Os Estados-Membros devem tomar 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.

2. Os Estados-Membros devem dispor das autoridades competentes apropriadas, às quais deve ser afectado, por exemplo através de recrutamento, o número de efectivos necessário, em especial de inspectores qualificados, para inspecionar os navios, e devem tomar as medidas necessárias para assegurar que os inspectores cumpram os seus deveres tal como constam da presente directiva, e em especial que estejam disponíveis para efectuar as inspeções requeridas, em conformidade com a presente directiva.

Artigo 5.º

Regime de inspecções e obrigação de inspecção anual

1. Os Estados-Membros efectuem inspecções em conformidade com o método de selecção descrito no artigo 12.º e com as disposições do anexo I.

2. A fim de cumprir a sua obrigação de inspecção anual, cada Estado-Membro:

- a) Inspecciona todos os navios da Prioridade I, tal como referido na alínea a) do artigo 12.º, que façam escala nos seus portos e ancoradouros; e
- b) Efectua anualmente um número total de inspecções de navios da Prioridade I e da Prioridade II, tal como referido nas alíneas a) e b) do artigo 12.º, correspondente pelo menos à sua quota-parte do número total de inspecções a efectuar anualmente na Comunidade e na região do MA de Paris. A quota-parte de inspecções de cada Estado-Membro baseia-se no número de navios distintos que fazem escala nos portos do Estado-Membro em questão relativamente à soma do número de navios distintos que fazem escala nos portos de cada Estado na Comunidade e na região do MA de Paris.

3. No cálculo da quota-parte do número total de inspecções a efectuar anualmente na Comunidade e na região do MA de Paris referido na alínea b) do n.º 2 não são contados os navios fundeados, salvo instruções em contrário do Estado-Membro em questão.

Artigo 6.º

Modalidades do cumprimento da obrigação de inspecção

Um Estado-Membro que não efectue as inspecções requeridas na alínea a) do n.º 2 do artigo 5.º cumpre a sua obrigação em conformidade com essa disposição se as inspecções não efectuadas não excederem:

- a) 5 % do número total dos navios da Prioridade I com perfil de alto risco que fazem escala nos seus portos e ancoradouros;
- b) 10 % do número total dos navios da Prioridade I sem perfil de alto risco que fazem escala nos seus portos e ancoradouros.

Não obstante as percentagens indicadas nas alíneas a) e b), os Estados-Membros dão prioridade à inspecção dos navios que, de acordo com as informações fornecidas pela base de dados das inspecções, raramente fazem escala nos portos da Comunidade.

Não obstante as percentagens indicadas nas alíneas a) e b), para os navios da Prioridade I que façam escala em ancoradouros, os Estados-Membros dão prioridade à inspecção dos navios com

um perfil de alto risco que, de acordo com as informações fornecidas pela base de dados das inspecções, raramente fazem escala nos portos da Comunidade.

Artigo 7.º

Disposições que permitem o equilíbrio das quotas-partes de inspecção na Comunidade

1. Considera-se que o Estado-Membro, no qual o número total de escalas dos navios da Prioridade I exceda a sua quota-parte de inspecções referida na alínea b) do n.º 2 do artigo 5.º, cumpre essa obrigação se efectuar um número de inspecções de navios da Prioridade I correspondente pelo menos a essa quota-parte de inspecções e se não falhar mais de 30 % do número total dos navios da Prioridade I que fazem escala nos seus portos e ancoradouros.

2. Considera-se que o Estado-Membro no qual o número total de escalas dos navios da Prioridade I e da Prioridade II seja inferior à quota-parte de inspecções referida na alínea b) do n.º 2 do artigo 5.º cumpre essa obrigação se efectuar as inspecções de navios da Prioridade I requeridas ao abrigo da alínea a) do n.º 2 do artigo 5.º e inspecções de pelo menos 85 % do número total de navios da Prioridade II que fazem escala nos seus portos e ancoradouros.

3. Na revisão a que se refere ao artigo 35.º, a Comissão examina, em especial, o impacto do presente artigo na obrigação de inspecção, tendo em conta os conhecimentos e a experiência adquiridos na Comunidade e no âmbito do MA de Paris. A revisão deve ter em conta o objectivo da inspecção de todos os navios que fazem escala nos portos e ancoradouros da Comunidade. Se for caso disso, a Comissão propõe medidas complementares destinadas a melhorar a eficácia do regime de inspecções da Comunidade e, se necessário, procede, num estágio ulterior, a uma nova revisão do impacto do presente artigo.

Artigo 8.º

Adiamento de inspecções e circunstâncias excepcionais

1. Um Estado-Membro pode decidir adiar a inspecção de um navio da Prioridade I, nas seguintes circunstâncias:

- a) Se a inspecção puder ser efectuada na próxima escala do navio no mesmo Estado-Membro, desde que entretanto o navio não faça escala em qualquer outro porto da Comunidade ou da região do MA de Paris e o adiamento não seja superior a 15 dias; ou

- b) Se a inspecção puder ser efectuada noutra escala da Comunidade ou da região do MA de Paris dentro de 15 dias, desde que o Estado em que se situa esse porto de escala tenha concordado antecipadamente em efectuar a inspecção.

Se uma inspecção for adiada em conformidade com as alíneas a) ou b) e registada na base de dados das inspecções, uma inspecção não efectuada não é contada como uma inspecção não efectuada contra os Estados-Membros que adiaram a inspecção.

Não obstante, caso a inspecção de um navio da Prioridade I não seja efectuada, o navio em causa não fica, nos termos da presente directiva, isento de inspecção no porto da Comunidade em que em seguida fizer escala.

2. Uma inspecção de navios da Prioridade I não efectuada por motivos operacionais não é contada como inspecção não efectuada, desde que o motivo da não realização da inspecção seja registado na base de dados das inspecções e caso se verifiquem as seguintes circunstâncias excepcionais:

- a) No entender da autoridade competente a realização da inspecção comportar um risco para a segurança dos inspectores, dos navios, da sua tripulação ou do porto, ou para o meio marinho; ou
- b) A escala do navio ocorrer apenas durante o período nocturno. Neste caso, os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que os navios que fazem regularmente escalas durante o período nocturno sejam inspeccionados se necessário.

3. Se uma inspecção não for efectuada num navio fundeado num ancoradouro, não é contada como inspecção não efectuada se:

- a) O navio for inspeccionado noutra porto ou ancoradouro da Comunidade ou da região do MA de Paris em conformidade com o anexo I dentro de 15 dias; ou
- b) A escala do navio ocorrer apenas durante o período nocturno, ou se a duração desta for demasiado curta para a inspecção ser efectuada satisfatoriamente, e se o motivo da não realização de inspecção for registado na base de dados da inspecção; ou
- c) No entender da autoridade competente a realização da inspecção comportar um risco para a segurança dos inspectores, do navio, da sua tripulação ou do porto, ou para o meio marinho, e se o motivo da não realização de inspecção for registado na base de dados da inspecção.

4. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, relativas às regras de execução do presente artigo, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 31.º.

Artigo 9.º

Comunicação de chegada do navio

1. O operador, o agente ou o comandante de um navio que, em conformidade com o artigo 14.º, seja elegível para uma inspecção alargada, e navegue com destino a um porto ou ancoradouro de um Estado-Membro, comunica a sua chegada em conformidade com as disposições previstas no anexo III.

2. Após receber a comunicação a que se referem o n.º 1 do presente artigo e o artigo 4.º da Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios ⁽¹⁾, a autoridade ou o organismo portuário ou a autoridade ou organismo designado para esse fim transmitem essa informação à autoridade competente.

3. Utilizam-se, sempre que possível, meios electrónicos para as comunicações a que se refere o presente artigo.

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

Artigo 10.º

Perfil de risco de um navio

1. A todos os navios que façam escala num porto ou ancoradouro de um Estado-Membro, registados na base de dados das inspecções, é atribuído um perfil de risco do navio que determina a respectiva prioridade para inspecção, os intervalos entre as inspecções e o âmbito das inspecções.

2. O perfil de risco de um navio é determinado por uma combinação de parâmetros de risco genéricos e históricos, do seguinte modo:

- a) Parâmetros genéricos

Os parâmetros genéricos devem basear-se no tipo, idade, bandeira, organizações reconhecidas envolvidas e desempenho da companhia em conformidade com a parte I.1 do anexo I e com o anexo II.

- b) Parâmetros históricos

Os parâmetros históricos devem basear-se no número de anomalias e detenções ocorridas durante um determinado período em conformidade com a parte I.2 do anexo I e com o anexo II.

⁽¹⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

3. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, relativas às regras de execução do presente artigo, nomeadamente:

- a) Ao critério do Estado de bandeira;
- b) Aos critérios do desempenho da companhia,

são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 31.º, com base na competência técnica do MA de Paris.

Artigo 11.º

Frequência das inspecções

Os navios que fazem escala em portos ou ancoradouros da Comunidade são submetidos a inspecções periódicas ou a inspecções adicionais do seguinte modo:

- a) Os navios são submetidos a inspecções periódicas a intervalos pré-estabelecidos em função do respectivo perfil de risco em conformidade com a parte I do anexo I. O intervalo entre as inspecções periódicas dos navios aumenta à medida que o risco diminui. Para navios com um perfil de alto risco esse intervalo não pode exceder seis meses;
- b) Os navios são submetidos a inspecções adicionais independentemente do tempo decorrido desde a última inspecção periódica do seguinte modo:
 - a autoridade competente assegura que os navios aos quais se aplicam os factores prevaletentes enumerados na parte II.2A do anexo I sejam inspecionados,
 - os navios aos quais se aplicam os factores imprevistos enumerados na parte II.2B do anexo I podem ser inspecionados. A decisão de levar a cabo essa inspecção adicional fica ao critério profissional da autoridade competente.

Artigo 12.º

Seleção de navios para inspecção

A autoridade competente assegura que os navios sejam seleccionados para inspecção com base no respectivo perfil de risco tal como descrito na parte I do anexo I e quando surjam factores prevaletentes ou imprevistos em conformidade com as partes II.2A e II.2B do anexo I.

Tendo em vista a inspecção dos navios, a autoridade competente:

- a) Selecciona os navios que devem ser submetidos a inspecção obrigatória, ou navios da «Prioridade I», de acordo com o método de selecção descrito na parte II.3A do anexo I;

- b) Pode seleccionar navios que são elegíveis para inspecção, ou navios da «Prioridade II», de acordo com a parte II.3B do anexo I.

Artigo 13.º

Inspeções inicial e aprofundada

Os Estados-Membros asseguram que os navios que são seleccionados para inspecção em conformidade com o artigo 12.º sejam submetidos a uma inspecção inicial ou a uma inspecção aprofundada do seguinte modo:

1. Em cada inspecção inicial de um navio, a autoridade competente assegura-se de que, no mínimo, o inspector:
 - a) Verifica os certificados e documentos enumerados no anexo IV que devem estar presentes a bordo em conformidade com a legislação comunitária e as convenções em matéria de segurança marítima e protecção de transporte marítimo;
 - b) Verifica, se for o caso, se foram corrigidas as anomalias pendentes detectadas durante a inspecção anterior efectuada por um Estado-Membro ou por um Estado membro do MA de Paris;
 - c) Certifica-se das condições gerais e de higiene do navio, incluindo a casa das máquinas e as acomodações da tripulação.
2. Sempre que, após uma inspecção a que se refere o ponto 1, as anomalias a corrigir no porto de escala seguinte tenham sido registadas na base de dados das inspecções, a autoridade competente desse porto pode decidir não levar a cabo as verificações a que se referem as alíneas a) e c) do ponto 1.
3. É efectuada uma inspecção aprofundada, incluindo a verificação do cumprimento das exigências operacionais a bordo sempre que haja motivos inequívocos para crer, após ter sido realizada a inspecção referida no ponto 1, 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.

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

No anexo V figuram exemplos de «motivos inequívocos».

Artigo 14.º

Inspecções alargadas

1. As seguintes categorias de navios são elegíveis para uma inspecção alargada em conformidade com as partes II.3A e II.3B do anexo I:

- navios com um perfil de alto risco,
- navios de passageiros, petroleiros, navios-tanque de transporte de gás e produtos químicos ou graneleiros, com mais de 12 anos de idade,
- navios com um perfil de alto risco ou navios de passageiros, petroleiros, navios-tanque de transporte de gás e produtos químicos ou graneleiros, com mais de 12 anos de idade, em caso de factores prevalecentes ou imprevistos,
- navios submetidos a nova inspecção na sequência de uma recusa de acesso emitida em conformidade com o artigo 16.º.

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

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

3. Após recepção de uma comunicação de um navio elegível para uma inspecção periódica alargada, a autoridade competente informa o navio caso a inspecção alargada não se realize.

4. O âmbito de uma inspecção alargada, incluindo as zonas de risco a cobrir consta do anexo VII. A Comissão aprova, nos termos do n.º 2 do artigo 31.º, medidas para a execução do anexo VII.

Artigo 15.º

Orientações e procedimentos em matéria de segurança e protecção

1. Os Estados-Membros garantem que os seus inspectores sigam os procedimentos e orientações especificados no anexo VI.

2. No que diz respeito aos controlos de segurança, os Estados-Membros aplicam os procedimentos pertinentes estabelecidos no anexo VI da presente directiva a todos os navios referidos nos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho⁽¹⁾ que façam escala nos seus portos e ancoradouros, salvo se arvorarem a bandeira do Estado do porto de inspecção.

3. As disposições do artigo 14.º da presente directiva relativas às inspecções alargadas aplicam-se aos *ferries ro-ro* e às em-

barcações de passageiros de alta velocidade na acepção das alíneas a) e b) do artigo 2.º da Directiva 1999/35/CE.

Sempre que um navio tenha sido vistoriado em conformidade com os artigos 6.º e 8.º da Directiva 1999/35/CE por um Estado de acolhimento que não seja o Estado da bandeira do navio, essa vistoria específica é registada como inspecção aprofundada ou alargada, consoante o caso, na base de dados das inspecções, e tomada em consideração para efeitos dos artigos 10.º, 11.º e 12.º da presente directiva e para o cálculo do cumprimento da obrigação de inspecção de cada Estado-Membro na medida em que todos os elementos referidos no anexo VII da presente directiva estejam cobertos.

Sem prejuízo de um impedimento de exploração de um *ferry ro-ro* ou de uma embarcação de passageiros de alta velocidade decidida em conformidade com o artigo 10.º da Directiva 1999/35/CE, aplicam-se as disposições da presente directiva relativas à correcção de anomalias, detenção, recusa de acesso, acompanhamento das inspecções, detenções e recusas de acesso, consoante o caso.

4. Se necessário, a Comissão pode aprovar, nos termos do n.º 2 do artigo 31.º, as regras para a aplicação harmonizada dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo.

Artigo 16.º

Recusa de acesso para certos navios

1. Os Estados-Membros garantem que qualquer navio que:

- arvore a bandeira de um Estado cuja taxa de detenção justifique a sua inclusão na lista negra, aprovada em conformidade com o MA de Paris com base em informações registadas na base de dados das inspecções e publicada anualmente pela Comissão, e que tenha sido detido ou objecto de uma proibição de exploração nos termos da Directiva 1999/35/CE mais de duas vezes nos 36 meses anteriores num porto ou ancoradouro de um Estado-Membro ou de um Estado signatário do MA de Paris, ou

- arvore a bandeira de um Estado cuja taxa de detenção justifique a sua inclusão na lista cinzenta aprovada em conformidade com o MA de Paris com base em informações registadas na base de dados das inspecções e anualmente publicada pela Comissão, e que tenha sido detido ou objecto de uma proibição de exploração nos termos da Directiva 1999/35/CE mais de duas vezes nos 24 meses anteriores num porto ou ancoradouro de um Estado-Membro ou de um Estado signatário do MA de Paris,

seja objecto de recusa de acesso aos seus portos e ancoradouros, excepto nas circunstâncias descritas no n.º 6 do artigo 21.º.

⁽¹⁾ JO L 129 de 29.4.2004, p. 6.

A recusa de acesso é aplicável a partir do momento em que o navio deixe o porto ou ancoradouro em que tiver sido objecto da terceira detenção e em que tenha sido tomada uma decisão de recusa de acesso.

2. A recusa de acesso só é revogada após um período de três meses a contar da data da sua emissão e quando se encontrarem preenchidas as condições previstas nos pontos 3 a 9 do anexo VIII.

Se o navio for objecto de uma segunda recusa de acesso, esse período é de 12 meses.

3. Qualquer detenção posterior num porto ou ancoradouro da Comunidade resulta na recusa de acesso do navio a todos os portos ou ancoradouros da Comunidade. Esta terceira recusa de acesso por tempo indeterminado pode ser revogada no termo de um período de 24 meses a contar da data da emissão da recusa e unicamente se:

— o navio arvorar a bandeira de um Estado cuja taxa de detenção não justifique a sua inclusão nem na lista negra nem na lista cinzenta a que se refere o n.º 1,

— os certificados oficiais e de classe do navio tiverem sido emitidos por uma organização ou organizações reconhecidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativo à regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios (reformulação) ⁽¹⁾,

— o navio for gerido por uma companhia com um desempenho elevado em conformidade com a parte I.1 do anexo I, e

— estiverem reunidas as condições estabelecidas nos pontos 3 a 9 do anexo VIII.

Aos navios que não satisfaçam os critérios estabelecidos no presente número no prazo de 24 meses a contar da emissão da ordem será permanentemente recusado o acesso a todos os portos e ancoradouros da Comunidade.

4. Qualquer detenção subsequente num porto ou ancoradouro da Comunidade após a terceira recusa de acesso implica para o navio em causa a recusa permanente de acesso a todos os portos e ancoradouros da Comunidade.

5. Para efeitos do disposto no presente artigo, os Estados-Membros devem cumprir os procedimentos previstos no anexo VIII.

Artigo 17.º

Relatório de inspecção para o comandante

Uma vez concluída a inspecção inicial, a inspecção aprofundada ou a inspecção alargada, o inspector redige um relatório de inspecção nos termos do anexo IX. É fornecida ao comandante do navio uma cópia desse relatório.

Artigo 18.º

Denúncias

Todas as denúncias são objecto de uma avaliação inicial rápida pela autoridade competente. Esta avaliação permite determinar se uma denúncia é justificada.

Se for caso disso, a autoridade competente dá o seguimento adequado à denúncia, assegurando, nomeadamente, que qualquer pessoa directamente interessada nessa denúncia possa expor as suas observações.

Sempre que considerar que uma denúncia é manifestamente infundada, a autoridade competente informa 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 garante a confidencialidade das entrevistas aos tripulantes.

Os Estados-Membros informam 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.

Artigo 19.º

Correcção das anomalias e detenção

1. A autoridade competente certifica-se de que todas as anomalias confirmadas ou detectadas pelas inspecções 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 tiver sido inspecionado assegura a detenção do navio ou a interrupção da operação durante a qual as anomalias tiverem sido detectadas. A detenção ou a interrupção da operação é 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.

⁽¹⁾ Ver página 11 do presente Jornal Oficial.

3. A fim de decidir da detenção ou não de um navio, o inspetor aplica os critérios que constam do anexo X.

4. Se a inspeção revelar que o navio não está equipado com um aparelho de registo dos dados de viagem operacional, caso a utilização de tal aparelho seja obrigatória, em conformidade com a Directiva 2002/59/CE, a autoridade competente assegura que o navio é detido.

Se tal anomalia não puder ser rapidamente corrigida no porto de detenção, a autoridade competente pode permitir que o navio prossiga para o estaleiro de reparação apropriado mais próximo do porto de detenção onde possa ser corrigida a anomalia ou exigir que a anomalia seja corrigida dentro de um prazo máximo de 30 dias, como estabelecido nas directrizes do MA de Paris. Para esse efeito, aplicam-se os procedimentos previstos no artigo 21.º.

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

6. Em caso de detenção do navio, a autoridade competente informa imediatamente por escrito, juntando o relatório de inspeção, a administração do Estado de bandeira ou, se tal não for possível, o cônsul ou, na sua falta, o mais próximo representante diplomático desse Estado, descrevendo todas as circunstâncias em que foi considerada necessária a intervenção. Além disso, devem ser igualmente notificados, se for o caso, os inspectores nomeados ou as organizações reconhecidas responsáveis pela emissão dos certificados de classe ou dos certificados oficiais nos termos das convenções.

7. A presente directiva não prejudica quaisquer normas suplementares das convenções no que se refere aos procedimentos de notificação e informação relacionados com a inspeção pelo Estado do porto.

8. Na realização das inspeções pelo Estado do porto nos termos da presente directiva, são envidados todos os esforços para evitar que um navio seja indevidamente detido ou atrasado. Se um navio for indevidamente detido ou atrasado, o proprietário ou o operador tem direito a uma indemnização pelas perdas e danos sofridos. Em caso de detenção ou atraso alegadamente indevido, o ónus da prova cabe ao proprietário ou ao operador do navio.

9. Para reduzir o congestionamento do porto, a autoridade competente pode autorizar a deslocação de um navio detido 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 detenção ou levantamento da detenção.

As autoridades ou organismos portuários cooperam com a autoridade competente para facilitar a estada dos navios detidos.

10. As autoridades ou organismos portuários são informados, o mais rapidamente possível, da emissão de uma decisão de detenção.

Artigo 20.º

Direito de recurso

1. O proprietário ou o operador de um navio, ou o seu representante no Estado-Membro, têm o direito de recorrer de qualquer decisão de detenção ou de recusa de acesso tomada pela autoridade competente. O recurso não suspende a detenção nem a recusa de acesso.

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

3. A autoridade competente informa devidamente o comandante de um navio referido no n.º 1 do direito de recurso e das respectivas modalidades práticas.

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

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

b) O Estado-Membro em que tiver sido tomada a decisão de detenção ou de recusa de acesso deve, no prazo de 24 horas a contar da decisão, proceder à rectificação das informações publicadas em conformidade com o artigo 26.º.

Artigo 21.º

Acompanhamento das inspeções e detenções

1. Sempre que as anomalias referidas no n.º 2 do artigo 19.º 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 sem demoras injustificadas para o estaleiro de reparação naval apropriado mais próximo do porto de detenção, escolhido pelo comandante e pelas autoridades competentes, em que puderem ser tomadas medidas de seguimento, 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.

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 detenção, antes de o navio ser autorizado a sair, as medições da espessura necessárias.

3. Nas circunstâncias referidas no n.º 1, a autoridade competente do Estado-Membro do porto de inspecção notifica a autoridade competente do Estado-Membro em que se situa o estaleiro de reparação naval, os interessados referidos no n.º 6 do artigo 19.º e as outras autoridades que for adequado notificar, de todas as condições para a viagem.

A autoridade competente do Estado-Membro destinatária da notificação informa a autoridade que fez a notificação das medidas tomadas.

4. Os Estados-Membros tomam medidas para assegurar a recusa de acesso a qualquer porto ou ancoradouro da Comunidade relativamente aos navios referidos no n.º 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 indicado.

A recusa de acesso é mantida até o proprietário ou o operador apresentarem provas suficientes à autoridade competente do Estado-Membro em que tiverem sido detectadas as anomalias do navio, que demonstrem que este cumpre todas as normas aplicáveis das convenções.

5. Nas circunstâncias referidas na alínea a) do n.º 4, a autoridade competente do Estado-Membro em que tiverem sido detectadas as anomalias do navio alerta imediatamente as autoridades competentes dos restantes Estados-Membros.

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

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

6. Em derrogação do disposto no n.º 4, o acesso a um porto ou ancoradouro específico pode ser autorizado pela autoridade competente do Estado desse porto em caso de força maior ou de considerações de segurança primordiais, para reduzir ou mi-

nimizar os riscos de poluição, ou para corrigir anomalias, desde que o proprietário, o operador 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 22.º

Perfil profissional dos inspectores

1. As inspecções são efectuadas exclusivamente por inspectores que preencham os critérios de qualificação especificados no anexo XI e que estejam autorizados pela autoridade competente a efectuar a inspecção pelo 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 classe ou efectuem as averiguações 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 pela respectiva autoridade competente em conformidade com a Directiva 96/40/CE da Comissão, de 25 de Junho de 1996, que estabelece um modelo comum de cartão de identidade para os inspectores que efectuem a inspecção pelo Estado do porto ⁽¹⁾.

5. Antes de autorizarem os inspectores a efectuar inspecções e, em seguida, periodicamente à luz do regime de formação a que se refere o n.º 7, os Estados-Membros devem garantir que a sua competência e a sua observância dos critérios mínimos referidos no anexo XI seja verificada.

6. Os Estados-Membros devem garantir que os inspectores beneficiem de uma formação adequada sobre as modificações introduzidas no regime de inspecção pelo Estado do porto aplicado na Comunidade através da presente directiva e sobre as alterações das convenções.

7. A Comissão elabora e promove, em cooperação com os Estados-Membros, um regime comunitário harmonizado para a formação e avaliação das competências dos inspectores do Estado do porto pelos Estados-Membros.

⁽¹⁾ JO L 196 de 7.8.1996, p. 8.

Artigo 23.º

Relatórios dos pilotos e das autoridades portuárias

1. Os Estados-Membros tomam 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 informem 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 visíveis que possam comprometer a segurança da navegação do navio ou constituam uma ameaça de danos para o meio marinho.

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

3. Os Estados-Membros exigem que os pilotos e as autoridades ou organismos portuários comuniquem pelo menos as informações seguintes, sempre que possível em formato electrónico:

- informações relativas ao navio (nome, número de identificação OMI, indicativo de chamada, bandeira),
- informações relativas à navegação (último porto de escala, porto de destino),
- descrição das anomalias visíveis encontradas a bordo.

4. Os Estados-Membros garantem que as anomalias visíveis comunicadas pelos pilotos e pelas autoridades ou organismos portuários sejam objecto de medidas de seguimento adequadas, e registam em pormenor as medidas tomadas.

5. A Comissão pode, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 31.º, tomar medidas para a aplicação do presente artigo, incluindo um formulário electrónico harmonizado e procedimentos para a comunicação de anomalias visíveis por pilotos e por autoridades ou organismos portuários e das medidas de acompanhamento tomadas pelos Estados-Membros.

Artigo 24.º

Base de dados das inspecções

1. A Comissão desenvolve, mantém e actualiza a base de dados das inspecções, tirando partido das competências técnicas e da experiência no âmbito do MA de Paris.

A base de dados das inspecções contém todas as informações exigidas para a aplicação do regime de inspecções criado ao abrigo da presente directiva e inclui as funcionalidades definidas no anexo XII.

2. Os Estados-Membros tomam todas as medidas adequadas para assegurar que a informação sobre a hora exacta de chegada e a hora exacta da partida de todo e qualquer navio que faça escala nos seus portos e ancoradouros, juntamente com a identificação do porto em causa, seja transferida em prazo razoável para a base de dados das inspecções através do sistema de intercâmbio de informação marítima «SafeSeaNet» referido na alínea s) do artigo 3.º da Directiva 2002/59/CE. Uma vez transferida a informação para a base de dados das inspecções através do sistema «SafeSeaNet», os Estados-Membros ficam isentos da obrigação de fornecer dados prevista no ponto 1.2 e nas alíneas a) e b) do ponto 2 do anexo XIV da presente directiva.

3. Os Estados-Membros asseguram que as informações relacionadas com as inspecções realizadas em conformidade com a presente directiva sejam transferidas para a base de dados das inspecções logo que o relatório da inspecção seja concluído ou que a ordem de detenção seja revogada.

Os Estados-Membros asseguram que as informações transferidas para a base de dados das inspecções sejam validadas para efeitos de publicação no prazo de 72 horas.

4. Com base nos dados das inspecções fornecidos pelos Estados-Membros, a Comissão pode extrair da base de dados das inspecções todos os dados pertinentes relativos à aplicação da presente directiva, designadamente sobre o perfil de risco do navio, os navios a inspecionar, o movimento dos navios e as obrigações de inspecção de cada Estado-Membro.

Os Estados-Membros têm acesso a todas as informações registadas na base de dados das inspecções que sejam pertinentes para a aplicação dos procedimentos de inspecção da presente directiva.

Os Estados-Membros e os terceiros signatários do MA de Paris têm o direito de aceder a todos os dados que tenham registado na base de dados das inspecções e aos dados relativos aos navios que arvoem a sua bandeira.

Artigo 25.º

Intercâmbio de informações e cooperação

Cada Estado-Membro assegura que as suas autoridades ou organismos portuários e outras autoridades ou organismos competentes forneçam à autoridade competente do Estado do porto os seguintes tipos de informações de que disponham:

- informações notificadas em conformidade com o artigo 9.º e o anexo III,

- informações relativas aos navios que não tenham comunicado qualquer informação segundo os requisitos previstos na presente directiva, na Directiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Novembro de 2000, relativa aos meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga ⁽¹⁾, e na Directiva 2002/59/CE, bem como, se for o caso, no Regulamento (CE) n.º 725/2004,
- informações relativas aos navios que tenham saído para o mar sem cumprir o disposto nos artigos 7.º ou 10.º da Directiva 2000/59/CE,
- informações relativas aos navios que não tenham sido autorizados a entrar num porto ou que tenham sido expulsos de um porto por motivos de segurança,
- informações sobre anomalias visíveis em conformidade com o artigo 23.º.

Artigo 26.º

Publicação da informação

A Comissão disponibiliza e mantém num sítio web público as informações sobre inspecções, detenções e recusa de acesso em conformidade com o anexo XIII, com base na competência técnica e na experiência no âmbito do MA de Paris.

Artigo 27.º

Publicação da lista de companhias com um nível de desempenho baixo e muito baixo

A Comissão estabelece e publica regularmente num sítio web público as informações relativas às companhias cujo nível de desempenho, para efeitos da determinação do perfil de risco do navio a que se refere a parte I do anexo I, tenha sido considerado baixo e muito baixo durante um período de três meses ou mais.

A Comissão aprova, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 31.º, as regras de aplicação do presente artigo, especificando nomeadamente as modalidades de publicação.

Artigo 28.º

Reembolso das despesas

1. Caso a inspecção referida nos artigos 13.º e 14.º confirme ou detecte anomalias em relação às normas de uma convenção que justifiquem a detenção do navio, todas as despesas, relacionadas com a inspecção num período contabilístico habitual são suportadas pelo proprietário ou pelo operador 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

artigo 16.º e do n.º 4 do artigo 21.º ficam a cargo do proprietário ou do operador do navio.

3. Caso um navio seja detido, todas as despesas relacionadas com a detenção no porto são suportadas pelo proprietário ou pelo operador do navio.

4. A detenção só é revogada contra pagamento integral ou constituição de garantia suficiente de reembolso das despesas.

Artigo 29.º

Dados para controlo da aplicação

Os Estados-Membros fornecem à Comissão as informações enumeradas no anexo XIV, com a periodicidade fixada nesse anexo.

Artigo 30.º

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.º do Regulamento (CE) n.º 1406/2002, a Comissão recolhe as informações necessárias e efectua deslocações aos Estados-Membros.

Artigo 31.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), estabelecido pelo artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

Artigo 32.º

Procedimento de alteração

A Comissão:

- a) Adapta os anexos, com excepção do anexo I, para ter em conta as alterações ao direito comunitário no domínio da segurança marítima e da protecção do transporte marítimo que tenham entrado em vigor, e as convenções, códigos internacionais e resoluções das organizações internacionais relevantes e a evolução do MA de Paris;

⁽¹⁾ JO L 332 de 28.12.2000, p. 81.

⁽²⁾ JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

b) Altera as definições que remetam para convenções, códigos internacionais e resoluções e legislação comunitária que sejam pertinentes para efeitos da presente directiva.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 31.º.

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

Artigo 33.º

Regras de execução

Ao elaborar as regras de execução a que se referem o n.º 4 do artigo 8.º, o n.º 3 do artigo 10.º, o n.º 4 do artigo 14.º, o n.º 4 do artigo 15.º, o n.º 5 do artigo 23.º e o artigo 27.º nos termos dos n.ºs 2 e 3 do artigo 31.º, a Comissão cuida expressamente de que essas regras tenham em consideração as competências e a experiência adquiridas com o regime de inspecções na Comunidade e na região do MA de Paris.

Artigo 34.º

Sanções

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

Artigo 35.º

Revisão

Até 30 de Junho de 2012, a Comissão procede à revisão da presente directiva. A revisão examina, entre outros aspectos, o cumprimento da obrigação geral de inspecção comunitária estabelecida no artigo 5.º, o número de inspectores do Estado do porto em cada Estado-Membro, o número de inspecções efectuadas e o cumprimento da obrigação de inspecção anual por cada Estado-Membro e a aplicação dos artigos 6.º, 7.º e 8.º.

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

Artigo 36.º

Execução e notificação

1. Os Estados-Membros aprovam e publicam, até 31 de Dezembro de 2010, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva.

Os Estados-Membros aplicam essas disposições a partir de 1 de Janeiro de 2011.

2. Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma 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 as directivas revogadas pela presente directiva se consideram remissões para a presente directiva. As modalidades daquela referência e desta menção são aprovadas pelos Estados-Membros.

3. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

4. Além disso, a Comissão informa regularmente o Parlamento Europeu e o Conselho dos progressos verificados na aplicação da presente directiva nos Estados-Membros, em particular tendo em vista uma aplicação uniforme do regime de inspecção da Comunidade.

Artigo 37.º

Revogação

A Directiva 95/21/CE, com a redacção que lhe foi dada pelas directivas enumeradas na parte A do anexo XV, é revogada com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2011, sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros no que diz respeito aos prazos de transposição para o direito nacional das directivas enumeradas na parte B do anexo XV.

As remissões para a directiva revogada devem entender-se como sendo feitas para a presente directiva e ser lidas nos termos do quadro de correspondência constante do anexo XVI da presente directiva.

Artigo 38.º

Entrada em vigor

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

Artigo 39.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 23 de Abril de 2009.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho

O Presidente

P. NEČAS

ANEXO I

ELEMENTOS DO REGIME COMUNITÁRIO DE INSPECÇÃO PELO ESTADO DO PORTO
(a que se refere o 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 genéricos e históricos:

1. Parâmetros genéricos**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 com mais de doze anos de idade representam um risco mais elevado.

c) Desempenho do Estado de bandeira

i) Considera-se que os navios que arvoram bandeira de um Estado com uma alta taxa de detenção na Comunidade e na região do MA de Paris representam um risco mais elevado.

ii) Considera-se que os navios que arvoram bandeira de um Estado com uma baixa taxa de detenção baixa na Comunidade e na região do MA de Paris representam um risco menos elevado.

iii) Considera-se que os navios que arvoram bandeira de um Estado relativamente ao qual tenha sido concluída uma auditoria e, se for o caso, tenha sido apresentado um plano de acção com medidas correctivas, ambos em conformidade com o enquadramento e procedimentos do sistema voluntário de auditoria dos Estados membros da OMI, representam um risco menos elevado. Logo que as medidas a que se refere o n.º 3 do artigo 10.º tiverem sido adoptadas, o Estado de bandeira de tal navio deve ter demonstrado a conformidade com o Código de aplicação dos instrumentos vinculativos da OMI.

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 detenção na Comunidade e na região do MA 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 detenção na Comunidade e na região do MA 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 do Regulamento (CE) n.º 391/2009 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 detenção dos seus navios na Comunidade e na região do MA 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 detenção dos seus navios na Comunidade e na região do MA de Paris, representam um risco menos elevado.

2. Parâmetros históricos

- i) Considera-se que os navios que tenham sido detidos mais de uma vez representam um risco mais elevado.
- ii) Considera-se que os navios que, nas inspecções efectuadas durante o período referido no anexo II, tenham registado menos do que o número de anomalias referido no anexo II, representam um risco menos elevado.
- iii) Considera-se que os navios que não tenham sido detidos durante o período referido no anexo II representam um risco menos elevado.

Os parâmetros de risco serão combinados utilizando uma ponderação que reflecta o peso relativo de cada parâmetro no risco global do navio a fim de determinar os seguintes perfis de risco para os navios:

- alto risco,
- risco normal,
- baixo risco.

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

II. Inspeção dos navios

1. Inspeções periódicas

Serão efectuadas inspeções periódicas a intervalos pré-determinados. A sua frequência será determinada em função do perfil de risco dos navios. O intervalo entre as inspeções periódicas dos navios com um perfil de alto risco não pode exceder seis meses. O intervalo entre as inspeções 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 alto risco que não tenham sido inspeccionados num porto ou ancoradouro da Comunidade ou da região do MA 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 ou ancoradouro da Comunidade ou da região do MA de Paris durante os últimos doze meses. Estes navios são elegíveis para inspeção a partir do décimo mês;
- aos navios com um perfil de baixo risco que não tenham sido inspeccionados num porto ou num ancoradouro da Comunidade ou da região do MA 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 aos quais se aplicam os factores prevaletentes ou imprevistos que se seguem serão submetidos a inspeção independentemente do período decorrido desde a última inspeção periódica. No entanto, a necessidade de efectuar uma inspeção adicional com base em factores imprevistos fica ao critério profissional do inspector.

2A. Factores prevaletentes

Os navios aos quais se aplicam os seguintes factores prevaletentes serão inspeccionados 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 Comunidade ou na região do MA 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 abaloamento, naufrágio ou encalhe quando em rota para o porto,
 - alegadamente violadores das disposições relativas à descarga de substâncias ou efluentes nocivos,
 - 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.

2B. Factores imprevistos

Os navios aos quais se aplicam os seguintes factores imprevistos podem ser submetidos a inspecção independentemente do período decorrido desde a última inspecção periódica. A decisão de efectuar essa inspecção adicional fica ao critério profissional da autoridade competente.

- Navios não conformes com a versão aplicável da Recomendação da OMI sobre a navegação nas entradas do mar Báltico.
- Navios cujos certificados tenham sido emitidos por uma antiga organização reconhecida à qual tenha sido retirado o reconhecimento posteriormente à última inspecção na Comunidade ou na região do MA de Paris.
- Navios relativamente aos quais um piloto ou as autoridades ou organismos portuários tenham comunicado a existência de anomalias visíveis que possam comprometer a sua navegação segura ou constituir uma ameaça para o ambiente, em conformidade com o artigo 23.º da presente directiva.
- Navios relativamente aos quais não tenham sido cumpridos os deveres de comunicação relevantes referidos no artigo 9.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 objecto de uma detenção há mais de três meses.
- Navios em relação aos quais tenham sido comunicadas anomalias importantes, excepto aqueles cujas anomalias tiveram que ser rectificadas no prazo de 14 dias a contar da data da largada, e para as anomalias que tiveram que ser rectificadas antes da largada.
- 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.
- Navios relativamente aos quais tenha sido revelada a informação, proveniente de uma fonte fidedigna, de que os respectivos parâmetros de risco diferem dos registados, aumentando assim o nível de risco.

3. Método de selecção

3A. Os navios da Prioridade I serão inspecionados do seguinte modo:

- a) Será submetido a uma inspecção alargada:
 - Qualquer navio com um perfil de alto risco não inspecionado nos últimos 6 meses,
 - Qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspecionado nos últimos 12 meses, e
- b) Será submetido a uma inspecção inicial ou aprofundada, consoante o caso:
 - Qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspecionado nos últimos 12 meses.

- c) No caso de um factor prevalecte:
- Será efectuada uma inspecção aprofundada ou uma inspecção alargada, segundo o critério profissional do inspector, a qualquer navio com um perfil de alto risco e a qualquer outro navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.
 - Será efectuada uma inspecção aprofundada a qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.
- 3B. Caso a autoridade competente decida inspecionar um navio da Prioridade II, aplica-se o seguinte:
- a) Será submetido a uma inspecção alargada:
- Qualquer navio com um perfil de alto risco não inspecionado nos últimos cinco meses,
 - Qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspecionado nos últimos 10 meses, e
 - Qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de baixo risco não inspecionado nos últimos 24 meses.
- b) Será submetido a uma inspecção inicial ou aprofundada, consoante o caso:
- Qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspecionado nos últimos 10 meses, ou
 - Qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de baixo risco não inspecionado nos últimos 24 meses.
- c) No caso de um factor imprevisto:
- Será efectuada uma inspecção aprofundada ou uma inspecção alargada, segundo o critério profissional do inspector, a qualquer navio com um perfil de alto risco e a qualquer outro navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.
 - Será efectuada uma inspecção aprofundada a qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.
-

ANEXO II

DETERMINAÇÃO DO PERFIL DE RISCO DO NAVIO

(a que se refere o n.º 2 do artigo 10.º)

Parâmetros genéricos			Perfil				
			Navios de alto risco (HRS)		Navios de risco normal (SRS)	Navio de baixo risco (LRS)	
Parâmetros genéricos			Critérios	Pontos de ponderação	Critérios	Critérios	
1	Tipo do navio		Químico Transporte de gás Petroleiro Graneleiro Passageiros	2	navio nem de alto risco nem de baixo risco	Todos os tipos	
2	Idade do navio		todos os tipos > 12 anos	1		Todas as idades	
3a	Bandeira	Lista BGW (negra, cinzenta, branca)	Negra – VHR, HR, M to HR (risco muito alto, alto, médio a alto)	2		Branca	
			Negra – MR	1			
3b	Auditoria OMI		—	—		Sim	
4a	Organização reconhecida	Desempenho	H (alto)	—		—	Alto
			M (médio)	—		—	—
			L (baixo)	Baixo		1	—
			VL (muito baixo)	Muito baixo		—	—
4b	Reconhecida EU		—	—		Sim	
5	Companhia	Desempenho	H	—	—	Alto	
			M	—	—	—	
			L	Baixo	2	—	
			VL	Muito baixo	—	—	
Parâmetros históricos							
6	Número de anomalias registado em cada inspeção nos últimos 36 meses	Anomalias	Não elegível	—		≤ 5 (e pelo menos uma inspeção realizada nos últimos 36 meses)	
7	Número de detenções nos últimos 36 meses	Detenções	≥ 2 Detenções	1		Nenhuma	

HRS – navios que satisfazem critérios que somam um total de cinco ou mais pontos de ponderação.

LRS – navios que satisfazem todos os critérios dos parâmetros de baixo risco.

SRS – navios que não são HRS nem LRS.

ANEXO III

COMUNICAÇÃO

(a que se refere o n.º 1 do artigo 9.º)

Informações a prestar em conformidade com o n.º 1 do artigo 9.º:

As informações a seguir indicadas serão apresentadas à autoridade ou organismo portuário 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 anterior, se se prever que a viagem dure menos de três dias:

- a) Identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI);
 - b) Duração prevista da escala;
 - c) Para os navios-tanque:
 - i) configuração: casco simples, casco simples com SBT, casco duplo,
 - ii) estado 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 de destino;
 - f) Data da última inspecção alargada na região do MA de Paris.
-

ANEXO IV

LISTA DE CERTIFICADOS E DOCUMENTOS)**(a que se refere o n.º 1 do artigo 13.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 radioelétrica para navio de carga
 - Certificado de dispensa, incluindo, quando necessário, a lista das cargas
 - Certificado de segurança para navio de carga
3. Certificado internacional de protecção do navio (ISSC)
4. Cadastro sinóptico contínuo
5. Certificado internacional para o transporte de gases liquefeitos a granel
 - Certificado para o transporte de gases liquefeitos a granel
6. Certificado internacional para o transporte de produtos químicos perigosos a granel
 - Certificado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel
7. Certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos
8. Certificado internacional de prevenção da poluição para o transporte de substâncias líquidas nocivas a granel
9. Certificado internacional das linhas de carga (1966)
 - Certificado internacional de isenção do bordo livre
10. Livro de registo de hidrocarbonetos, partes I e II
11. Livro de registo da carga
12. Documento relativo à lotação mínima de segurança
13. Certificados ou quaisquer outros documentos exigidos nos termos das disposições da STCW 78/95
14. Certificados médicos (em conformidade com a Convenção n.º 73 da OIT, relativa aos exames médicos dos marítimos)
15. Quadro da organização do trabalho a bordo (Convenção n.º 180 da OIT e STCW 78/95)
16. Registos das horas de trabalho e descanso dos marítimos (Convenção n.º 180 da OIT)
17. Informações sobre a estabilidade
18. 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 74, capítulo IX)
19. Certificados relativos à robustez do casco e às instalações das máquinas emitidos pela organização reconhecida em questão (apenas se o navio mantiver a sua classificação por uma organização reconhecida)

20. Documento comprovativo de que o navio satisfaz os requisitos aplicáveis ao transporte de mercadorias perigosas
21. Certificado de segurança para embarcação de alta velocidade e licença de exploração de embarcação de alta velocidade
22. Lista ou manifesto, ou plano de estiva detalhado, das mercadorias perigosas
23. 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. Certificado de segurança para navio especializado
25. Certificado de segurança para unidade móvel de perfuração *offshore*
26. Para navios petroleiros, os registos do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro
27. Rol de chamada, plano de combate a incêndios e, para navios de passageiros, plano para limitação de avarias
28. Plano de bordo de emergência em caso de poluição por hidrocarbonetos
29. Registos dos relatórios de vistoria (para graneleiros e petroleiros)
30. Relatórios das inspecções precedentes efectuadas pelo Estado do porto
31. Para navios ro-ro de passageiros, informação sobre a razão A/A_{max}
32. Documento de autorização de transporte de grão
33. Manual de fixação da carga
34. Plano de gestão e livro de registo do lixo
35. Sistema de apoio à tomada de decisões para comandantes de navios de passageiros
36. Plano de cooperação SAR para navios de passageiros que operam em ligações fixas
37. Lista de limitações operacionais para navios de passageiros
38. Caderno de navio graneleiro
39. Plano de carga e descarga para navios graneleiros
40. 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)
41. Certificado exigido nos termos da Directiva 2009/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários de navios para os sinistros marítimos ⁽¹⁾
42. Certificado exigido ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 392/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativo à responsabilidade dos transportadores de passageiros por mar em caso de acidente ⁽²⁾
43. Certificado Internacional de Prevenção da Poluição do Ar
44. Certificado Internacional de Prevenção da Poluição por Esgotos Sanitários

⁽¹⁾ Ver página 128 do presente Jornal Oficial.

⁽²⁾ Ver página 24 do presente Jornal Oficial.

ANEXO V

EXEMPLOS DE «MOTIVOS INEQUÍVOCOS»**(a que se refere o n.º 3 do artigo 13.º)**

A. Exemplos de motivos inequívocos para inspecção aprofundada

1. Navios identificados nas partes II.2A e II.2B do anexo I.
2. Manutenção inadequada do livro de registo de hidrocarbonetos.
3. Inexactidões apuradas quando da verificação dos certificados e outros documentos.
4. Indicações de incapacidade dos membros da tripulação para respeitarem o disposto, relativamente à comunicação a bordo, no artigo 18.º da Directiva 2008/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Novembro de 2008, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos ⁽¹⁾.
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 STCW 78/95.
7. 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.
8. Não apresentação, pelo comandante de um navio petroleiro, dos registos do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro.
9. 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. Emissão de falsos sinais de perigo não seguida pelos procedimentos de anulação adequados.
11. Falta de equipamentos ou dispositivos fundamentais exigidos pelas convenções.
12. Condições de excessiva insalubridade a bordo.
13. 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. 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.
15. Falta de um quadro da organização do trabalho a bordo ou dos registos das horas de trabalho e descanso dos marítimos.

B. Exemplos de motivos inequívocos para o controlo dos navios em aspectos ligados à protecção do transporte marítimo

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 II, de anomalias graves das disposições de protecção;

⁽¹⁾ JO L 323 de 3.12.2008, p. 33.

- 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 74.
 3. O estabelecimento de outros motivos inequívocos que não os acima referidos é da competência do oficial de protecção devidamente autorizado.
-

ANEXO VI

PROCEDIMENTOS PARA A INSPECÇÃO DOS NAVIOS**(a que se refere o n.º 1 do artigo 15.º)**

anexo 1, «Procedimentos de inspecção pelo Estado do porto (PIEP)» ao MA de Paris e as seguintes instruções do MA de Paris, na sua versão actualizada:

- Instruction 33/2000/02: Operational Control on Ferries and Passenger Ships (Controlo operacional de navios de passageiros e ferries),
- Instruction 35/2002/02: Guidelines for PSCOs on Electronic Charts (Directrizes para os PIEP relativos a cartas informatizadas),
- Instruction 36/2003/08: Guidance for Inspection on Working and Living Conditions (Orientações para as inspecções das condições de vida e de trabalho),
- Instruction 37/2004/02: Guidelines in Compliance with STCW 78/95 as Amended (Directrizes relativas à observância da STCW 78/95 alterada),
- Instruction 37/2004/05: Guidelines on the Inspection of Hours of Work/Rest (Directrizes para a inspecção sobre as horas de trabalho/repouso),
- Instruction 37/2004/10: Guidelines for Port State Control Officers on Security Aspects (Directrizes para os PIEP relativos aos aspectos de segurança),
- Instruction 38/2005/02: Guidelines for PSCO's Checking a Voyage Data Recorder (VDR) [Directrizes para os PIEP relativos ao controlo dos aparelhos de registo dos dados de viagem (VDR)],
- Instruction 38/2005/05: Guidelines on MARPOL 73/78 Annex I (Directrizes sobre o anexo I da MARPOL 73/78),
- Instruction 38/2005/07: Guidelines on Control of the Condition Assessment Scheme (CAS) of Single Hull Oil Tankers [Directrizes para o controlo do sistema de avaliação do estado dos navios (CAS) de petroleiros de casco simples],
- Instruction 39/2006/01: Guidelines for the Port State Control Officer on the ISM Code (Directrizes para o oficial do Estado do porto relativas ao Código ISM),
- Instruction 39/2006/02: Guidelines for Port State Control Officers on Control of GMDSS (Directrizes para os oficiais do Estado do porto relativas ao controlo do GMDSS),
- Instruction 39/2006/03: Optimisation of Banning and Notification Checklist (Optimização da lista de proibições e notificações),
- Instruction 39/2006/10: Guidelines for PSCOs for the Examination of Ballast Tanks and Main Power Failure Simulation (black-out test) [Directrizes para os PIEP relativos ao exame dos tanques de lastro e à simulação de falha de energia eléctrica (ensaio de corte de energia)],
- Instruction 39/2006/11: Guidance for checking the structure of Bulk Carriers (Orientações para o controlo da estrutura dos graneleiros),
- Instruction 39/2006/12: Code of Good Practice for Port State Control Officers (Código de boas práticas para os oficiais do Estado do porto),
- Instruction 40/2007/04: Criteria for the Responsibility Assessment of Recognised Organisations (R/O) (Critérios de avaliação da responsabilidade das organizações reconhecidas),
- Instruction 40/2007/09: Guidelines for Port State Control Inspections for Compliance with Annex VI of Marpol 73/78 (Directrizes para os inspectores do Estado do porto relativas à observância do anexo VI da MARPOL 73/78).

ANEXO VII

INSPEÇÃO ALARGADA DE NAVIOS**(a que se refere o artigo 14.º)**

Uma inspeção alargada incide em particular sobre o estado global das seguintes áreas de risco:

- Documentação
- Estado da estrutura
- Estanquidade
- Sistemas de emergência
- Radiocomunicações
- Operações de carga
- Segurança contra incêndios
- Alarmes
- Condições de vida e de trabalho
- Equipamento de navegação
- Meios de salvação
- Mercadorias perigosas
- Maquinaria de propulsão e auxiliar
- Prevenção da poluição.

Além disso, sob reserva da sua viabilidade material ou de limitações eventuais ligadas à segurança das pessoas, do navio ou do porto, uma inspeção alargada deve incluir a verificação de pontos específicos das áreas de risco consoante o tipo de navio inspecionado, estabelecidos em conformidade com o n.º 3 do artigo 14.º

ANEXO VIII

DISPOSIÇÕES RELATIVAS À RECUSA DE ACESSO AOS PORTOS E ANCORADOUROS DA COMUNIDADE**(a que se refere o artigo 16.º)**

1. Sempre que se verificarem as condições descritas no n.º 1 do artigo 16.º, a autoridade competente do porto em que o navio for detido pela terceira vez informará por escrito o comandante do navio de que será emitida uma recusa de acesso, aplicável logo que o navio saia do porto. A recusa de acesso é aplicável logo que o navio saia do porto após terem sido reparadas as anomalias que conduziram à sua detenção.
2. A autoridade competente deve igualmente comunicar a sua decisão por escrito à administração do Estado de bandeira, à organização reconhecida em causa, aos outros Estados-Membros, aos outros signatários do MA de Paris, à Comissão, e ao Secretariado do MA de Paris. A autoridade competente deve igualmente actualizar, sem demora, a base de dados das inspecções com informações sobre a recusa de acesso.
3. Para que a recusa 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 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. A administração do Estado de bandeira fornecerá provas da realização da visita a bordo à autoridade competente.
4. O pedido de revogação da recusa de acesso deve igualmente ser acompanhado, se necessário, de um documento da sociedade classificadora em que o navio está classificado emitido na sequência da visita a bordo de um inspector da sociedade classificadora, que comprove que o navio está conforme com as normas de classificação especificadas pela referida sociedade. A sociedade classificadora fornecerá provas da realização da visita a bordo à autoridade competente.
5. A recusa de acesso só pode ser revogada após o termo do período referido no artigo 16.º da presente directiva e na sequência de uma reinspecção do navio num porto acordado.

Se o porto acordado estiver situado num Estado-Membro, a autoridade competente desse Estado pode, a pedido da autoridade competente que tiver recusado o acesso, autorizar o navio a entrar no porto acordado para que seja realizada a reinspecção. Nesse caso, não poderão ser efectuadas quaisquer operações de carga no porto até que a recusa de acesso tenha sido revogada.
6. Caso os motivos da detenção na base da recusa 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.
7. 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 aplicáveis.
8. A reinspecção consistirá numa inspecção alargada, que deve abranger, pelo menos, os pontos relevantes do anexo VII.
9. Todas as despesas resultantes desta inspecção alargada serão suportadas pelo proprietário ou pelo operador.
10. Se os resultados da inspecção alargada forem considerados satisfatórios pelo Estado-Membro de acordo com o anexo VII, a recusa de acesso será revogada e a companhia do navio de tal informada por escrito.
11. A autoridade competente deve igualmente comunicar a sua decisão por escrito à administração do Estado de bandeira, à sociedade classificadora em causa, aos outros Estados-Membros, aos outros signatários do MA de Paris, à Comissão, e ao Secretariado do MA de Paris. A autoridade competente deve igualmente actualizar, sem demora, a base de dados das inspecções com informações sobre a revogação da recusa de acesso.
12. As informações relativas aos navios que tiverem sido objecto de uma recusa de acesso aos portos e ancoradouros comunitários serão postas à disposição na base de dados das inspecções e publicadas em conformidade com o disposto no artigo 26.º e no anexo XIII.

ANEXO IX

RELATÓRIO DE INSPECÇÃO**(a que se refere o artigo 17.º)**

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

I. Informações gerais

1. Autoridade competente que redigiu o relatório
2. Data e local da inspecção
3. Nome do navio inspeccionado
4. Bandeira
5. Tipo de navio (conforme indicado no certificado de gestão da segurança)
6. Número de identificação 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. Sociedade ou sociedades classificadoras ou qualquer outra organização, conforme o caso, que tenha(m) emitido certificados de classe para o navio em causa, se for o caso
12. Organização ou organizações reconhecidas 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 da companhia 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 inspecção
16. Indicação de que as informações circunstanciadas sobre uma inspecção ou uma detenção podem ser objecto de publicação.

II. Informações relativas à inspecção

1. Certificados emitidos em aplicação das convenções 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)
3. Porto e data da última vistoria intermédia ou anual ou de renovação e nome da organização que a efectuou
4. Indicação do tipo de inspecção (inspecção, inspecção aprofundada, inspecção alargada)
5. Natureza das anomalias
6. Medidas tomadas.

III. Informações suplementares em caso de detenção

1. Data da decisão de detenção
 2. Data do levantamento da detenção
 3. Natureza das anomalias que justificaram a decisão de detenção (remissões para as convenções, se aplicável)
 4. Indicação, se for o caso, de que a organização reconhecida, ou outro organismo privado que tenha efectuado a inspecção em causa, teve responsabilidade no que respeita às anomalias que, por si sós ou combinadas com outras, levaram à detenção do navio
 5. Medidas tomadas.
-

ANEXO X

CRITÉRIOS DE DETENÇÃO DE UM NAVIO**(a que se refere o n.º 3 do artigo 19.º)**

INTRODUÇÃO

Antes de determinar se as deficiências detectadas numa inspeção justificam a detenção 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 n.º 4 do artigo 19.º).

Quando o motivo para a detenção resultar de avaria accidental sofrida pelo navio com destino para um porto, não será dada ordem de detenção na condição de:

- a) Terem sido respeitadas as prescrições constantes da regra I/11(c) da SOLAS 74 relativas à comunicação à administração do Estado de bandeira, ao inspector designado ou à organização reconhecida responsável pela emissão do certificado pertinente;
- b) 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 bandeira;
- c) Estarem a ser tomadas no navio medidas de rectificação que a autoridade competente considere adequadas; e
- d) 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 deter um navio, o inspector deverá aplicar os seguintes critérios:

Tempo próprio para a detenção

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

Critério

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

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 detenção, 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 inspeção, 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 governo adequados durante toda a viagem;
7. Combater eficazmente os incêndios 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;
14. Prestar o máximo de informações, em caso de acidente.

Se a resposta a qualquer destas questões for negativa, tendo em consideração todas as deficiências detectadas, deve pôr-se seriamente a hipótese da detenção. Uma combinação de deficiências de natureza menos grave pode igualmente justificar a detenção 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 detenção do navio, agrupadas em função das convenções e/ou códigos pertinentes. A lista não pretende ser exaustiva.

3.1. *Generalidades*

A falta de certificados e documentos válidos exigidos pelos instrumentos pertinentes. Contudo, os navios que arvoram a bandeira de Estados que não sejam partes da dada convenção 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 falta dos certificados exigidos não constitui por si só razão que justifique a detenção 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 SOLAS 74*

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 águas oleosas nas cavernas, contaminação por hidrocarbonetos dos isolamentos das tubagens incluindo os colectores de evacuação na casa das máquinas, funcionamento deficiente dos dispositivos de esgoto.
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. Falta, insuficiente capacidade ou grave deterioração dos equipamentos de salvação pessoais, de embarcações salva-vidas e dos dispositivos de lançamento à água.
6. Falta, inadequação às normas ou grave deterioração do sistema de detecção de incêndios, dos alarmes de incêndio, do equipamento de combate a incêndios, das instalações fixas de extinção de incêndios, do sistema de ventilação, dos registos corta-fogos ou dos dispositivos de fecho rápido, que não permita a sua utilização para o fim a que se destinam.
7. Falta, substancial deterioração ou avaria de funcionamento da protecção contra incêndios no convés de carga dos navios-tanque.
8. Falta, inadequação às normas ou grave deterioração dos faróis, balões ou sinais sonoros.
9. Falta ou avaria de funcionamento do equipamento de rádio para as comunicações de socorro e segurança.

10. Falta ou avaria de funcionamento do equipamento de navegação, tendo em atenção o disposto na regra V/16.2 da SOLAS 74.
 11. Falta 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, em substituição das cartas referidas.
 12. Falta de ventilação de exaustão não igniscível nas casas de bombagem da carga.
 13. Deficiências graves a nível das regras operacionais, conforme descrito na secção 5.5 do anexo 1 do MA de Paris.
 14. Número, composição ou certificação da tripulação não concordantes com o documento relativo à lotação de segurança.
 15. Não realização do programa alargado de inspecções nos termos da regra 2 do capítulo XI da SOLAS 74.
- 3.3. *Domínios abrangidos pelo Código IBC*
1. Transporte de substância não mencionada no certificado para o transporte ou informação insuficiente sobre a carga.
 2. Falta ou deterioração dos dispositivos de segurança de alta pressão.
 3. Instalações eléctricas com más condições de segurança intrínsecas ou que não correspondam às regras do código.
 4. Fontes de ignição em locais de risco.
 5. Violações dos requisitos especiais.
 6. Ultrapassagem da carga máxima admissível por tanque.
 7. Deficiente protecção térmica dos produtos sensíveis.
- 3.4. *Domínios abrangidos pelo Código IGC*
1. Transporte de uma substância não mencionada no certificado para o transporte ou falta de informação sobre a carga.
 2. Falta de dispositivos de fecho em áreas de alojamento ou serviço.
 3. Antepara não estanque aos gases.
 4. Câmara-de-ar deficiente.
 5. Falta ou avaria das válvulas de fecho rápido.
 6. Falta ou avaria das válvulas de segurança.
 7. Instalações eléctricas com más condições de segurança intrínsecas ou que não correspondam aos requisitos do código.
 8. Ventiladores da área de carga não accionáveis.
 9. Alarmes de pressão dos tanques de carga não accionáveis.
 10. Instalação de detecção de gases e/ou de gases tóxicos deteriorada.
 11. Transporte de substâncias que devem ser inibidas sem um certificado de inibição válido.
- 3.5. *Domínios abrangidos pela LC 66*
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. Falta 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. Falta, deterioração substancial ou defeitos dos dispositivos de fecho, dos sistemas de fecho das escotilhas e das portas estanques.
 5. Excesso de carga.
 6. Falta da marca de calado ou impossibilidade de leitura da mesma.
- 3.6. *Áreas abrangidas pelo anexo I da MARPOL 73/78*
1. Falta, séria deterioração ou falha no bom funcionamento do equipamento de filtração hidrocarbonetos/água, do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos ou do sistema de controlo e alarme de 15 ppm.
 2. Capacidade restante do tanque de resíduos e/ou de lamas insuficiente para a viagem prevista.
 3. Falta do livro de registo de hidrocarbonetos.
 4. Encanamento para a descarga de resíduos instalado sem autorização.
 5. Falta do dossier dos relatórios das vistorias ou não conformidade desse dossier com a regra 13G(3)(b) da MARPOL 73/78.
- 3.7. *Áreas abrangidas pelo anexo II da MARPOL 73/78*
1. Falta do manual P&D.
 2. Carregamento não classificado em categorias.
 3. Falta do livro de registo de carga.
 4. Transporte de substâncias semelhantes aos hidrocarbonetos que não satisfaça as regras ou efectuado sem um certificado devidamente alterado.
 5. Encanamento para a descarga de resíduos instalado sem autorização.
- 3.8. *Áreas abrangidas pelo anexo V da MARPOL 73/78*
1. Falta de plano de gestão do lixo.
 2. Falta 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.
- 3.9. *Áreas abrangidas pela STCW 78/95 e pela Directiva 2008/106/CE*
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. Incumprimento das prescrições aplicáveis relativas à lotação de segurança estabelecidas pela administração do Estado de bandeira.
 4. 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. Falta, 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. 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. 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.

3.10. *Áreas abrangidas pelas Convenções da OIT*

1. Comida insuficiente para a viagem até ao próximo porto.
2. Água potável insuficiente para a viagem até ao próximo porto.
3. Condições excessivamente insalubres a bordo.
4. Falta de aquecimento na área de alojamento de um navio que opere em zonas onde as temperaturas possam ser excessivamente baixas.
5. Ventilação insuficiente nas áreas dos alojamentos de um navio.
6. Excesso de lixo, bloqueamento com equipamento ou carga ou outras condições de falta de segurança nas áreas de passagem/alojamento.
7. 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 detenção mas que implicam, por exemplo, a suspensão das operações de carga.*

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 XI

CRITÉRIOS MÍNIMOS PARA OS INSPECTORES**(a que se referem os n.ºs 1 e 5 do artigo 22.º)**

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 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.
2. Os inspectores devem, no mínimo:
 - 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; sem limite no que diz respeito à zona de operações ou potência de propulsão ou arqueação; ou
 - b) Dispor de um diploma, reconhecido pela autoridade competente, 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; ou
 - c) Dispor de um diploma universitário ou equiparado relevante e ter sido adequadamente formados e diplomados como inspectores de segurança de navios.
3. Os inspectores devem ter
 - completado um mínimo de um ano de serviço como inspector do Estado de bandeira afecto à inspecção e certificação de navios em conformidade com as convenções ou implicado no acompanhamento das actividades de organizações reconhecidas às quais tenham sido delegadas funções oficiais, ou
 - adquirido um nível de competência equivalente em virtude de ter seguido uma formação no terreno de pelo menos um ano através da participação em inspecções pelo Estado do porto sob a orientação de inspectores experientes do Estado do porto.
4. Os inspectores que se integrem nas categorias mencionadas na alínea a) do ponto 2 deverão ter adquirido uma experiência marítima de pelo menos 5 anos, que inclua períodos de serviço no mar como, respectivamente, oficial de convés ou oficial da secção das máquinas, ou como inspector do Estado de bandeira ou como inspector-assistente do Estado do porto. Essa experiência incluirá um período de pelo menos dois anos no mar como oficial de convés ou oficial de máquinas.
5. Os inspectores devem ter capacidade de expressão oral e escrita com o pessoal navegante na língua mais correntemente falada no mar.
6. 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.
7. Quando num Estado-Membro as inspecções a que se referem os n.ºs 1 e 2 do artigo 15.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.

ANEXO XII

FUNCIONALIDADES DA BASE DE DADOS DAS INSPECÇÕES**(a que se refere o n.º 1 do artigo 24.º)**

1. A base de dados das inspecções incluirá pelo menos as seguintes funcionalidades:
 - Incorporar os dados relativos às inspecções dos Estados-Membros e de todos os signatários do MA de Paris;
 - Fornecer dados relativos ao perfil de risco dos navios e aos navios a inspeccionar;
 - Calcular a obrigação de inspecção para cada Estado-Membro;
 - Produzir a lista branca bem como a lista cinzenta e a lista negra dos Estados de bandeira conforme referido no n.º 1 do artigo 16.º;
 - Produzir dados sobre o desempenho das companhias;
 - Identificar os elementos nas zonas de risco a controlar em cada inspecção.
 2. A base de dados das inspecções terá a capacidade de se adaptar à evolução futura e de assegurar a interface com outras bases comunitárias de dados relativos à segurança marítima, incluindo SafeSeaNet, que fornecerão dados relativos às escalas efectuadas em portos dos Estados-Membros e, se for caso disso, a sistemas nacionais de informação pertinentes.
 3. Será facultada uma hiperligação profunda entre a base de dados das inspecções e o sistema de informação EQUASIS. Os Estados-Membros diligenciarão no sentido de as bases de dados públicas e privadas relacionadas com a inspecção de navios, acessíveis através do sistema de informação EQUASIS, sejam consultadas pelos inspectores.
-

ANEXO XIII

PUBLICAÇÃO DE INFORMAÇÕES RELATIVAS ÀS INSPECÇÕES, DETENÇÕES E RECUSAS DE ACESSO NOS PORTOS E ANCORADOUROS DOS ESTADOS-MEMBROS**(a que se refere o artigo 26.º)**

1. As informações publicadas em conformidade com o n.º 1 do artigo 26.º devem incluir os seguintes elementos:
 - a) Nome do navio;
 - b) Número de identificação 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 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;
 - i) Certificados de classe e certificados oficiais emitidos em conformidade com as convenções relevantes, bem como o nome da autoridade ou organização que tiver emitido cada certificado, incluindo a data de emissão e de caducidade;
 - j) Porto e data da última vistoria intermédia ou anual para os certificados referidos em i) e nome da autoridade ou organização que a efectuou;
 - k) Data, país e porto de detenção.
 2. Para os navios que tenham sido detidos, as informações publicadas em conformidade com o artigo 26.º também devem incluir os seguintes elementos:
 - a) Número de detenções nos últimos 36 meses;
 - b) Data do levantamento da detenção;
 - c) Duração da detenção, em dias;
 - d) Motivos da detenção, em termos claros e explícitos;
 - e) Indicação, se for o caso, de que a organização reconhecida que tiver efectuado a inspecção em questão, teve qualquer responsabilidade no que respeita às anomalias que, por si sós ou combinadas com outras, levaram à detenção 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 recusa de acesso do navio a um porto ou ancoradouro da Comunidade, os motivos de tal recusa, em termos claros e explícitos.
-

ANEXO XIV

DADOS A FORNECER NO ÂMBITO DA EXECUÇÃO DA MONITORIZAÇÃO**(a que se refere o artigo 29.º)**

1. Todos os anos, os Estados-Membros fornecerão à Comissão, até 1 de Abril, os seguintes dados relativos ao ano transacto:

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

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

Porto/área	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 /ou Zona Y				
Porto Y /ou Zona X				
TOTAL				

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

2. Os Estados-Membros devem:

a) Fornecer de seis em seis meses à Comissão uma lista das escalas 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 ou organismo portuário, com indicação, para cada navio, do respectivo número de identificação OMI, da data de chegada e do porto. 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 à Comissão uma lista separada dos serviços regulares de *ferry-boats* de passageiros e dos serviços regulares de *ferry-boats* de mercadorias referidos na alínea a) num prazo não superior a seis meses a contar do início da aplicação da presente directiva e, posteriormente, sempre que se verifique uma alteração nesses serviços. Para cada navio, a lista conterà o respectivo número de identificação OMI, o nome e o 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.

⁽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 área 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, ou a área geográfica coberta por um inspector ou uma equipa de inspectores, área essa que pode incluir vários portos, se adequado.

ANEXO XV

PARTE A

Directiva revogada e alterações sucessivas**(a que se refere o artigo 37.º)**

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

Directiva 98/25/CE do Conselho
(OJ L 133, 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
(JO L 324 de 29.11.2002, p. 53)

Unicamente o artigo 4.º

PARTE B

Lista dos prazos de transposição para o direito nacional**(a que se refere o artigo 37.º)**

Directiva	Data-limite de transposição
Directiva 95/21/CE	30 de Junho de 1996
Directiva 98/25/CE	30 de Junho 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
Directiva 2002/84/CE	23 de Novembro de 2003

ANEXO XVI

Tabela de correspondência
(a que se refere o artigo 37.º)

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 1.º, alínea c)
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 4 do artigo 2.º
N.º 3 do artigo 2.º	N.º 5 do artigo 2.º
N.º 4 do artigo 2.º	–
–	N.º 6 do artigo 2.º
–	N.º 7 do artigo 2.º
N.º 5 do artigo 2.º	N.º 8 do artigo 2.º
–	N.º 9 do artigo 2.º
–	N.º 10 do artigo 2.º
N.º 6 do artigo 2.º	N.º 11 do artigo 2.º
N.º 7 do artigo 2.º	N.º 12 do artigo 2.º
N.º 8 do artigo 2.º	N.º 13 do artigo 2.º
–	N.º 14 do artigo 2.º
N.º 9 do artigo 2.º	N.º 15 do artigo 2.º
–	N.º 16 do artigo 2.º
N.º 10 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

Directiva 95/21/CE	Presente directiva
-	N.º 20 do artigo 2.º
-	N.º 21 do artigo 2.º
-	N.º 22 do artigo 2.º
N.º 1, primeiro parágrafo, do artigo 3.º	N.º 1, primeiro parágrafo, do artigo 3.º
-	N.º 1, segundo parágrafo, do artigo 3.º
-	N.º 1, terceiro parágrafo, do artigo 3.º
N.º 1, segundo parágrafo, do artigo 3.º	N.º 1, quarto parágrafo, do artigo 3.º
-	N.º 1, quinto parágrafo, do artigo 3.º
-	N.º 1, sexto 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 do artigo 4.º
Artigo 5.º	-
-	Artigo 5.º
-	Artigo 6.º
-	Artigo 7.º
-	Artigo 8.º
-	Artigo 9.º
-	Artigo 10.º
-	Artigo 11.º
-	Artigo 12.º
-	-
N.º 1 do artigo 6.º, proémio	-
-	Ponto 1 do artigo 13.º, proémio
N.º 1, alínea a), do artigo 6.º	Ponto 1, alínea a), do artigo 13.º
-	Ponto 1, alínea b), do artigo 13.º
N.º 1, alínea b), do artigo 6.º	Ponto 1, alínea c), do artigo 13.º
N.º 2 do artigo 6.º	-
-	Ponto 2 do artigo 13.º
N.º 3 do artigo 6.º	Ponto 3 do artigo 13.º
N.º 4 do artigo 6.º	-
Artigo 7.º	-
Artigo 7.º-A	-
Artigo 7.º-B	-
-	Artigo 14.º
-	Artigo 15.º
-	Artigo 16.º
Artigo 8.º	Artigo 17.º

Directiva 95/21/CE	Presente directiva
–	Artigo 18.º
N.ºs 1 e 2 do artigo 9.º	N.ºs 1 e 2 do artigo 19.º
N.º 3, primeira frase, do artigo 9.º	N.º 3 do artigo 19.º
N.º 3, segunda, terceira e quarta frases, do artigo 9.º	N.º 4 do artigo 19.º
N.ºs 4 a 7 do artigo 9.º	N.ºs 5 a 8 do artigo 19.º
–	N.ºs 9 e 10 do artigo 19.º
Artigo 9.º-A	–
N.ºs 1 a 3 do artigo 10.º	N.ºs 1 a 3 do artigo 20.º
–	N.º 4 do artigo 20.º
N.º 1 do artigo 11.º	N.º 1 do artigo 21.º
–	N.º 2 do artigo 21.º
N.º 2 do artigo 11.º	N.º 3, primeiro parágrafo, do artigo 21.º
N.º 3, primeiro parágrafo, do artigo 11.º	–
N.º 3, segundo parágrafo, do artigo 11.º	N.º 3, segundo parágrafo, do artigo 21.º
N.ºs 4 a 6 do artigo 11.º	N.ºs 4 a 6 do artigo 21.º
N.ºs 1 a 3 do artigo 12.º	N.ºs 1 a 3 do artigo 22.º
N.º 4 do artigo 12.º	N.º 4 do artigo 22.º
–	N.ºs 5 a 7 do artigo 22.º
N.ºs 1 a 2 do artigo 13.º	N.ºs 1 e 2 do artigo 23.º
–	N.ºs 3 a 5 do artigo 23.º
Artigo 14.º	–
Artigo 15.º	–
–	Artigo 24.º
–	Artigo 25.º
–	Artigo 26.º
–	Artigo 27.º
N.ºs 1 e 2 do artigo 16.º	N.ºs 1 e 2 do artigo 28.º
N.º 2-A do artigo 16.º	N.º 3 do artigo 28.º
N.º 3 do artigo 16.º	N.º 4 do artigo 28.º
Artigo 17.º	Artigo 29.º
–	Artigo 30.º
Artigo 18.º	Artigo 31.º
Artigo 19.º	Artigo 32.º
–	Artigo 33.º
Artigo 19.º-A	Artigo 34.º
–	Artigo 35.º
Artigo 20.º	Artigo 36.º

Directiva 95/21/CE	Presente directiva
–	Artigo 37.º
Artigo 21.º	Artigo 38.º
Artigo 22.º	Artigo 39.º
Anexo I	–
–	Anexo I
–	Anexo II
–	Anexo III
Anexo II	Anexo IV
Anexo III	Anexo V
Anexo IV	Anexo VI
Anexo V	Anexo VII
Anexo VI	Anexo X
Anexo VII	Anexo XI
–	Anexo XII
Anexo XIII	Anexo IX
Anexo IX	Anexo X
Anexo X	Anexo XIV
Anexo XI	Anexo VIII
Anexo XII	–
–	Anexo XV
–	Anexo XVI

DIRECTIVA 2009/17/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 23 de Abril de 2009****que altera a Directiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾, tendo em conta o projecto comum aprovado em 3 de Fevereiro de 2009 pelo Comité de Conciliação,

Considerando o seguinte:

(1) Com a aprovação da Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾, a União Europeia reforçou a sua capacidade de prevenção de situações que constituem perigos para a segurança da vida humana no mar e para a protecção do meio marinho.

(2) Uma vez que a presente directiva diz respeito à alteração da Directiva 2002/59/CE, a maior parte das obrigações nela contidas não são aplicáveis aos Estados-Membros que não possuam costas marítimas nem portos marítimos. Por conseguinte, as únicas obrigações que são aplicáveis à Áustria, à República Checa, à Hungria, ao Luxemburgo ou à Eslováquia são as relativas aos navios que arvoem pavilhão desses Estados-Membros, sem prejuízo do dever de cooperação que os Estados-Membros têm no sentido de garantir a articulação entre os serviços de gestão do tráfego marítimo e os serviços de gestão do tráfego de outros modos de transporte, em especial os serviços de informação fluvial.

⁽¹⁾ JO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 25 de Abril de 2007 (JO C 74 E de 20.3.2008, p. 533), posição comum do Conselho de 6 de Junho de 2008 (JO C 184 E de 22.7.2008, p. 1), posição do Parlamento Europeu de 24 de Setembro de 2008 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de 26 de Fevereiro de 2009 e resolução legislativa do Parlamento Europeu de 11 de Março de 2009 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

(3) Nos termos da presente directiva, os Estados-Membros que são Estados costeiros deverão poder trocar as informações recolhidas no âmbito das funções de acompanhamento do tráfego marítimo que asseguram nas suas zonas de intervenção. O sistema comunitário de intercâmbio de informações marítimas «SafeSeaNet», desenvolvido pela Comissão de acordo com os Estados-Membros, compreende, por um lado, uma rede de intercâmbio de dados e, por outro, uma normalização das principais informações disponíveis sobre os navios e suas cargas (pré-avisos e notificações). Este sistema permite assim localizar na fonte e comunicar a qualquer autoridade informações exactas e actualizadas sobre os navios que navegam em águas europeias, sobre os seus movimentos e as suas cargas perigosas ou poluentes, bem como sobre acontecimentos de mar.

(4) Neste contexto, e a fim de garantir uma exploração operacional das informações assim recolhidas, é essencial que as infra-estruturas necessárias para a recolha e intercâmbio dos dados referidas na presente directiva sejam integradas no SafeSeaNet.

(5) Entre as informações notificadas e trocadas ao abrigo da Directiva 2002/59/CE, são de especial importância as relativas às características exactas das mercadorias perigosas ou poluentes transportadas por mar. Neste quadro, e tendo em conta os recentes acidentes marítimos, é necessário dotar as autoridades costeiras de um acesso mais fácil às informações sobre as características dos hidrocarbonetos transportados por mar, o que constitui um elemento essencial para a escolha das técnicas de combate mais adequadas, bem como assegurar-lhes, em caso de emergência, uma ligação directa com os operadores que têm melhor conhecimento dos produtos transportados.

(6) Os equipamentos de identificação automática de navios (AIS – Automatic Identification System), referidos na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1 de Novembro de 1974, permitem não só melhorar as possibilidades de acompanhamento desses navios como, sobretudo, melhorar a sua segurança em situações de navegação próxima. O AIS foi, para o efeito, integrado no dispositivo da Directiva 2002/59/CE. Face ao número importante de abaloamentos com navios de pesca que não foram manifestamente avistados pelos navios mercantes ou que não avistaram os navios mercantes em seu redor, é de toda a conveniência proceder a um alargamento dessa medida aos navios de pesca de comprimento superior a 15 metros. No quadro do Fundo Europeu das Pescas, pode ser prestada assistência financeira para a instalação em navios de pesca de

equipamentos de segurança como o AIS. A Organização Marítima Internacional (OMI) reconheceu que a publicação com fins comerciais, na Internet ou em qualquer outro local, de dados AIS transmitidos por navios poderia pôr em causa a segurança dos navios e das instalações portuárias, e solicitou aos governos dos países membros que, sem prejuízo das disposições das respectivas legislações nacionais, desencorajem todos aqueles que disponibilizam dados AIS para publicação na internet ou noutra local de levar a cabo tais práticas. Além disso, a confidencialidade das informações enviadas aos Estados-Membros nos termos da presente directiva deverá ser assegurada e os Estados-Membros deverão usar essas informações em conformidade com a presente directiva.

- (7) A obrigação de instalação de equipamento AIS deverá ser entendida como exigindo igualmente que o AIS seja mantido permanentemente em funcionamento, excepto se regras ou normas internacionais previrem a protecção das informações sobre navegação.
- (8) Um Estado-Membro que o solicite deverá poder obter informações de outro Estado-Membro acerca de um navio determinado e das mercadorias perigosas ou poluentes que esse navio transporte. Estas informações deverão estar disponíveis no SafeSeaNet e apenas deverão ser solicitadas por razões de segurança marítima, de segurança em geral ou de protecção do ambiente marinho. É, pois, essencial que a Comissão investigue eventuais problemas no domínio da segurança das redes e da informação.
- (9) A Directiva 2002/59/CE estabelece que os Estados-Membros devem tomar medidas especiais em relação aos navios que possam apresentar riscos devido ao seu comportamento ou ao seu estado. Por conseguinte, parece desejável acrescentar à lista desses navios os que não estejam cobertos por seguros ou garantias financeiras satisfatórios ou os que foram assinalados pelos pilotos ou autoridades portuárias como apresentando anomalias susceptíveis de comprometer a segurança da navegação ou de constituir um risco para o ambiente.
- (10) De acordo com a Directiva 2002/59/CE, afigura-se necessário, em relação aos riscos colocados por condições meteorológicas excepcionalmente desfavoráveis, ter em conta os perigos para a navegação decorrentes da formação de gelos. Em consequência, caso uma autoridade competente designada por um Estado-Membro considere, com base nas previsões sobre o regime de gelos fornecidas por um serviço de informação meteorológico qualificado, que as condições de navegação representam um risco grave para a segurança da vida humana ou um risco grave de poluição, convém que informe do facto os comandantes dos navios presentes na sua zona de interven-

ção ou que desejem entrar ou sair do porto ou portos situados na zona em questão. Neste contexto, é necessário que essa autoridade possa tomar medidas adequadas para assegurar a salvaguarda das vidas humanas no mar e a protecção do ambiente. Os Estados-Membros deverão também ter a possibilidade de verificar se a documentação exigida a bordo prova que o navio cumpre os requisitos de resistência e de potência correspondentes à situação do gelo na zona em questão.

- (11) A Directiva 2002/59/CE prevê que os Estados-Membros elaborem planos que permitam, caso a situação o exija, acolher nos seus portos ou em qualquer outra zona protegida, nas melhores condições possíveis, os navios que se encontrem em perigo, a fim de limitar as consequências dos acidentes marítimos. Porém, tendo em conta as directrizes relativas aos locais de refúgio para os navios que precisem de assistência, anexas à Resolução A.949(23) da Organização Marítima Internacional, de 13 de Dezembro de 2003 [«Resolução A.949(23) da OMI»], que foram aprovadas posteriormente à Directiva 2002/59/CE e que se referem aos navios que precisem de assistência, mais do que a navios em perigo, essa directiva deverá ser alterada em conformidade. A presente directiva não afecta as normas aplicáveis às operações de resgate, como as estabelecidas na Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos, quando estiver em jogo a segurança de vidas humanas.
- (12) A título preventivo para os navios que precisem de assistência, nos termos da Resolução A.949(23) da OMI, deverão ser designadas uma ou mais autoridades competentes que tomem decisões que minimizem os riscos para a segurança marítima, para a segurança das vidas humanas e para o ambiente.
- (13) Com base na Resolução A.949(23) da OMI e na sequência dos trabalhos realizados em cooperação entre a Comissão, a Agência Europeia da Segurança Marítima (a «Agência») e os Estados-Membros, afigura-se necessário precisar as disposições essenciais que os planos para o acolhimento de navios que precisam de assistência deverão conter, a fim de assegurar uma aplicação harmonizada e eficaz desta medida e de clarificar o âmbito das obrigações que incumbem aos Estados-Membros.
- (14) A Resolução A.949(23) da OMI deve constituir a base dos planos a preparar pelos Estados-Membros para responder com eficácia aos perigos provocados por navios que precisem de assistência. Todavia, ao avaliar os riscos associados a esses perigos, os Estados-Membros podem, atendendo às suas circunstâncias especiais, ponderar outros factores, tais como o uso da água do mar para a produção de água potável e para a produção de electricidade.

- (15) Os marítimos são reconhecidos como uma categoria de trabalhadores especial e, devido ao carácter global do sector dos transportes marítimos e às diferentes jurisdições com as quais poderão ter que contactar, necessitam de uma protecção especial, em particular nos contactos com as autoridades oficiais. No interesse do reforço da segurança marítima, os marítimos deverão poder contar com um tratamento justo em caso de acidente marítimo. Os seus direitos humanos e a sua dignidade deverão ser permanentemente preservados e qualquer investigação de segurança deverá ser conduzida de maneira justa e expedita. Para esse efeito, os Estados-Membros deverão, em conformidade com a sua legislação nacional, ter igualmente em conta as disposições aplicáveis das Directrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo.
- (16) Quando um navio precisa de assistência, pode ser necessário tomar uma decisão quanto ao acolhimento desse navio num local de refúgio. Tal é particularmente importante quando se verifique uma situação susceptível de dar origem a um naufrágio ou de representar um perigo para o ambiente ou para a navegação. Em qualquer desses casos, deve ser possível recorrer a uma autoridade num Estado-Membro, conforme a estrutura interna desse Estado-Membro, dotada dos conhecimentos e competências requeridos para tomar decisões independentes no que se refere a acolher um navio num local de refúgio. É ainda importante que a decisão seja tomada após uma avaliação prévia da situação, com base nas informações constantes do plano pertinente para o acolhimento de navios num local de refúgio. É desejável que as autoridades competentes tenham carácter permanente.
- (17) Os planos para o acolhimento de navios que precisam de assistência deverão descrever com precisão o processo de decisão relativo ao alerta e ao tratamento das situações em causa. As autoridades em questão e as suas atribuições deverão ser descritas claramente, bem como os meios de comunicação entre os interessados directos em causa. Os procedimentos aplicáveis deverão garantir uma tomada de decisão rápida, com base em conhecimentos marítimos específicos e em informações adequadas à disposição da autoridade competente.
- (18) Os portos que acolham um navio deverão poder contar com uma rápida indemnização pelos custos e eventuais danos associados à operação. Para esse efeito, é importante aplicar as convenções internacionais relevantes. Os Estados-Membros deverão esforçar-se por criar um quadro legal ao abrigo do qual possam, em circunstâncias excepcionais e em conformidade com a legislação comunitária, indemnizar um porto ou outra entidade pelos custos e prejuízos económicos sofridos como consequência do acolhimento de um navio. Além disso, a Comissão deverá examinar os mecanismos existentes nos Estados-Membros para a compensação de possíveis prejuízos económicos sofridos por um porto ou por um organismo e, com base nesse exame, deverá apresentar e avaliar diferentes opções políticas.
- (19) Convém igualmente que os Estados-Membros, aquando da elaboração desses planos, recolham informações acerca dos potenciais locais de refúgio no litoral, para que, em caso de acidente ou incidente marítimo, a autoridade competente possa identificar clara e rapidamente as zonas mais adequadas para acolher os navios que precisam de assistência. Essas informações deverão conter, nomeadamente, uma descrição das características dos locais considerados e dos equipamentos e instalações disponíveis para facilitar o acolhimento dos navios que precisam de assistência ou o combate às consequências de um acidente ou poluição.
- (20) É importante que a lista das autoridades competentes responsáveis pela decisão de acolhimento de um navio num local de refúgio, bem como das autoridades responsáveis pela recepção e tratamento dos alertas, seja objecto de uma publicação adequada. Pode revelar-se igualmente útil que os participantes numa operação de assistência marítima, incluindo as companhias de assistência e reboque e as autoridades dos Estados-Membros vizinhos susceptíveis de serem afectados por uma situação de perigo no mar tenham acesso às informações pertinentes.
- (21) A inexistência de seguro financeiro não dispensa um Estado-Membro da obrigação de proceder a uma avaliação prévia e de decidir se acolhe o navio num local de refúgio. Embora as autoridades competentes possam verificar se o navio está coberto por um seguro ou por outra garantia financeira eficaz que permita uma indemnização adequada das despesas e danos ligados ao seu acolhimento num local de refúgio, o pedido destas informações não deve atrasar a operação de salvamento.
- (22) As medidas de acompanhamento e de organização do tráfego marítimo têm por função específica permitir aos Estados-Membros obter um real conhecimento dos navios que operam nas águas sob a sua jurisdição e, por conseguinte, prevenir os riscos potenciais, se necessário. Neste contexto, a partilha de informações permite melhorar a qualidade dos dados recolhidos e facilita o seu tratamento.
- (23) Conforme estabelecido na Directiva 2002/59/CE, os Estados-Membros e a Comissão realizaram progressos importantes em matéria de harmonização do intercâmbio de dados por via electrónica, em especial no que diz respeito ao transporte de mercadorias perigosas ou poluentes. O SafeSeaNet, desenvolvido desde 2002, deverá ser agora instituído como a rede de referência a nível comunitário. O SafeSeaNet deverá procurar reduzir os encargos administrativos e financeiros para a indústria e para os Estados-Membros. Deverá procurar também facilitar a aplicação uniforme, se for caso disso, das regras internacionais de informação e notificação.

- (24) Os progressos realizados no domínio das novas tecnologias e, nomeadamente, das suas aplicações espaciais, como os dispositivos de acompanhamento dos navios por balizas, os sistemas de imagiologia ou ainda o sistema mundial de navegação por satélite (GNSS), permitem hoje alargar a vigilância do tráfego marítimo para o largo e, desse modo, cobrir melhor as águas europeias, inclusive através dos sistemas de localização e identificação de longo alcance (LRIT). A fim de garantir a plena integração dessas ferramentas no dispositivo de acompanhamento e informação do tráfego marítimo criado pela Directiva 2002/59/CE, é necessário que estes trabalhos possam ser objecto de plena cooperação comunitária.
- (25) A fim de permitir uma redução dos custos e de evitar a instalação desnecessária de equipamentos a bordo dos navios que navegam em zonas marítimas cobertas pelas estações fixas do AIS, os Estados-Membros e a Comissão deverão cooperar para definir os requisitos relativos à instalação de equipamento para a transmissão de informações LRIT e propor à OMI as medidas que considerem adequadas.
- (26) A publicação dos dados AIS e LRIT transmitidos pelos navios não deverá pôr em perigo a segurança marítima, a segurança em geral ou a protecção do ambiente.
- (27) A fim de garantir uma exploração óptima e harmonizada a nível comunitário das informações recolhidas ao abrigo da Directiva 2002/59/CE relativa à segurança marítima, a Comissão deverá poder assegurar, se necessário, o tratamento, a utilização e a difusão dessas informações junto das autoridades designadas pelos Estados-Membros.
- (28) Neste contexto, o desenvolvimento do sistema «Equasis» demonstrou a importância da promoção de uma cultura de segurança marítima, nomeadamente junto dos operadores do sector dos transportes marítimos. A Comissão deverá poder contribuir para a difusão, nomeadamente através do referido sistema, de quaisquer informações relativas à segurança marítima.
- (29) O Regulamento (CE) n.º 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) ⁽¹⁾, centraliza as tarefas dos comités criados no âmbito da legislação comunitária pertinente em matéria de segurança marítima, de prevenção da poluição por navios e de protecção das condições de vida e de trabalho a bordo. Consequentemente, é conveniente substituir o comité existente pelo COSS.
- (30) Deverão igualmente ser tidas em conta as alterações dos instrumentos internacionais referidos.
- (31) As medidas necessárias à execução da presente directiva 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 Comissão ⁽²⁾.
- (32) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para alterar a Directiva 2002/59/CE a fim de aplicar as alterações ulteriores das convenções internacionais, dos protocolos, dos códigos e das resoluções que lhe digam respeito. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais dessa directiva, nomeadamente completando-a mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (33) Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, que estabelece a Agência Europeia da Segurança Marítima ⁽³⁾, a Agência deve prestar a assistência necessária à Comissão e aos Estados-Membros para a aplicação da Directiva 2002/59/CE.
- (34) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar melhor» ⁽⁴⁾, os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.
- (35) A Directiva 2002/59/CE deverá, pois, ser alterada em conformidade,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Alterações

A Directiva 2002/59/CE é alterada do seguinte modo:

1. O n.º 2 do artigo 2.º é alterado como se segue:

a) O próémio passa a ter a seguinte redacção:

«A presente directiva não se aplica, salvo disposição em contrário, a»;

⁽²⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

⁽⁴⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

⁽¹⁾ JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

b) A alínea c) passa a ter a seguinte redacção:

«c) Bancas em navios com arqueação bruta inferior a 1 000, provisões de bordo e equipamentos para uso a bordo de todos os navios.».

2. O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

a) A alínea a) é alterada do seguinte modo:

i) o prêmio passa a ter a seguinte redacção:

«Instrumentos internacionais pertinentes»: os seguintes instrumentos, na sua versão actualizada:»,

ii) são aditados os seguintes travessões:

— «Resolução A.917(22) da OMI», a Resolução 917(22) da Organização Marítima Internacional intitulada “Guidelines for the onboard use of AIS”, com a redacção que lhe foi dada pela Resolução A.956(23) da OMI,

— “Resolução A.949(23) da OMI”, a Resolução 949(23) da Organização Marítima Internacional intitulada “Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance”,

— “Resolução A.950(23) da OMI”, a Resolução 950(23) da Organização Marítima Internacional intitulada “Maritime assistance services (MAS)”,

— “Directrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo”, as Directrizes anexas à Resolução LEG. 3(91) do Comité Jurídico da OMI, de 27 de Abril de 2006, tal como aprovadas pelo Conselho de Administração da OIT na sua 296.ª sessão, de 12 a 16 de Junho de 2006;»;

b) A alínea k) passa a ter a seguinte redacção:

«k) “Autoridades competentes”, as autoridades e organizações designadas pelos Estados-Membros para exercer as funções previstas na presente directiva;»;

c) São aditadas as seguintes alíneas:

«s) “SafeSeaNet”, o sistema comunitário de intercâmbio de informações marítimas desenvolvido pela Comissão em cooperação com os Estados-Membros, a fim de assegurar a aplicação da legislação comunitária;

t) “Serviço programado”, uma série de viagens organizada de forma a assegurar o tráfego entre dois ou mais portos, quer de acordo com um horário público, quer com uma regularidade ou frequência tal que constitua uma série manifestamente sistemática;

u) “Navio de pesca”, qualquer navio equipado para exercer a exploração comercial dos recursos aquáticos vivos;

v) “Navio que precisa de assistência”, sem prejuízo das normas da Convenção SAR relativas ao resgate de pessoas, um navio numa situação que possa causar a sua perda ou representar um perigo para o ambiente ou para a navegação.

w) “LRIT”, um sistema de identificação e seguimento de navios de longo alcance, em conformidade com a Regra 19-1 do capítulo V da Convenção SOLAS.».

3. São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 6.º-A

Utilização de sistemas de identificação automática (AIS) em navios de pesca

Qualquer navio de pesca com comprimento de fora a fora superior a 15 metros que arvore pavilhão de um Estado-Membro e esteja registado na Comunidade, ou que opere nas águas interiores ou nas águas territoriais de um Estado-Membro, ou que desembarque as capturas no porto de um Estado-Membro, deve estar equipado, de acordo com o calendário estabelecido no ponto I.3 do anexo II, com um AIS (Classe A) que satisfaça as normas de desempenho da OMI.

Os navios equipados com um AIS devem manter esse sistema operacional a qualquer momento. Em circunstâncias excepcionais, o AIS pode ser desligado sempre que o comandante o considerar necessário para a segurança do seu navio.

Artigo 6.º-B

Utilização de sistemas de identificação e seguimento de longo alcance de navios (LRIT)

1. Os navios aos quais se aplicam a Regra 19-1 do capítulo V da Convenção SOLAS e as normas de desempenho e os requisitos de funcionamento aprovados pela OMI devem estar equipados com um sistema LRIT conforme com a referida regra quando escalem um porto de um Estado-Membro.

Os Estados-Membros e a Comissão devem cooperar para definir os requisitos relativos à instalação de equipamento para a transmissão de informações LRIT a bordo dos navios que naveguem em águas cobertas por estações fixas AIS dos Estados-Membros, e propor à OMI as medidas que considerem adequadas.

2. A Comissão deve cooperar com os Estados-Membros com vista à criação de um Centro Europeu de Dados LRIT incumbido de processar informações para a identificação e o seguimento de longo alcance de navios.»

4. O artigo 12.º passa ter a seguinte redacção:

«Artigo 12.º

Obrigações de informação respeitante ao transporte de mercadorias perigosas

1. As mercadorias perigosas ou poluentes só podem ser entregues para transporte ou embarcadas num navio, seja qual for a dimensão deste, num porto de um Estado-Membro, se o comandante ou o operador tiverem, antes da aceitação das mercadorias a bordo, recebido uma declaração com as seguintes informações:

- a) As informações enumeradas no ponto 2 do anexo I;
- b) Relativamente às substâncias referidas no anexo I da Convenção MARPOL, a ficha de dados de segurança que discrimina as características físico-químicas dos produtos, incluindo, se for caso disso, a viscosidade expressa em cSt a 50 °C e a densidade a 15 °C, bem como os restantes dados contidos na ficha de dados de segurança, em conformidade com a Resolução MSC.150(77) da OMI;
- c) Os dados para chamada urgente do carregador ou de qualquer outra pessoa ou organismo que esteja na posse das informações sobre as características físico-químicas dos produtos e sobre as medidas a tomar em caso de emergência.

2. Os navios provenientes de um porto situado fora da Comunidade que escalem um porto de um Estado-Membro e que transportem mercadorias perigosas ou poluentes devem estar na posse de uma declaração, fornecida pelo carregador, que contenha as informações exigidas nas alíneas a), b) e c) do n.º 1.

3. É da competência e da responsabilidade do carregador fornecer ao comandante ou ao operador essa declaração e garantir que a carga entregue para transporte corresponde efectivamente à declarada em conformidade com o n.º 1.»

5. No segundo parágrafo do artigo 14.º, a alínea c) passa ter a seguinte redacção:

«c) Mediante pedido, através do SafeSeaNet, e se tal for necessário por razões de segurança marítima, de segurança em geral ou de protecção do ambiente marinho, os Estados-Membros devem poder transmitir sem demora informações relativas ao navio e à carga perigosa

ou poluente a bordo às autoridades nacionais e locais competentes dos outros Estados-Membros.»

6. O artigo 15.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 15.º

Isenções

1. Os Estados-Membros podem dispensar os serviços programados efectuados entre portos situados no seu território das obrigações previstas nos artigos 4.º e 13.º, desde que estejam preenchidas as seguintes condições:

- a) A companhia que explora os referidos serviços programados mantém uma lista actualizada dos navios em causa, que transmite à autoridade competente interessada;
- b) Para cada viagem efectuada, as informações a que se referem os pontos 1 ou 3, conforme o caso, do anexo I são colocadas à disposição da autoridade competente, a pedido desta. A companhia deve instalar um sistema interno que garanta, 24 horas por dia, a transmissão dessas informações, sem demora e por via electrónica, à autoridade competente que as tenha solicitado, nos termos do n.º 1 do artigo 4.º ou do n.º 4 do artigo 13.º, conforme o caso;
- c) Qualquer mudança da hora estimada de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotagem igual ou superior a três horas é notificada ao porto de destino ou à autoridade competente, nos termos do artigo 4.º ou do artigo 13.º, conforme o caso;
- d) As isenções só são concedidas a determinados navios relativamente a um serviço específico.

Para efeitos do primeiro parágrafo, um serviço só pode ser considerado um serviço programado se se destinar a ser operado pelo menos durante um mês.

As isenções das obrigações previstas nos artigos 4.º e 13.º são limitadas às viagens de duração programada máxima de 12 horas.

2. Sempre que um serviço programado internacional seja operado entre dois ou mais Estados, dos quais pelo menos um seja um Estado-Membro, qualquer dos Estados-Membros envolvidos pode solicitar aos outros Estados-Membros a concessão de uma isenção para esse serviço. Todos os Estados-Membros envolvidos, incluindo os Estados costeiros em questão, devem colaborar para conceder a isenção ao serviço em causa, em conformidade com as condições previstas no n.º 1.

3. Os Estados-Membros verificam regularmente se as condições previstas nos n.ºs 1 e 2 se encontram preenchidas. Se uma dessas condições, pelo menos, deixar de estar preenchida, os Estados-Membros retiram imediatamente a isenção à companhia em causa.

4. Os Estados-Membros transmitem à Comissão a lista das companhias e dos navios dispensados nos termos do presente artigo, bem como as eventuais actualizações dessa lista.».

7. Ao n.º 1 do artigo 16.º são aditadas as seguintes alíneas:

d) Navios que não possuam certificados de seguro nem garantias financeiras, nos termos da legislação comunitária e das normas internacionais, ou que não os tenham notificado;

e) Navios assinalados, pelos pilotos ou pelas autoridades portuárias, como tendo anomalias susceptíveis de comprometer a segurança da navegação ou de constituir um risco para o ambiente.».

8. É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 18.º-A

Medidas em caso de riscos devidos ao estado do gelo

1. Sempre que, tendo em conta o estado do gelo, as autoridades competentes considerem que existe um risco grave para a salvaguarda da vida humana no mar ou para a protecção das suas zonas marítimas ou costeiras ou das zonas marítimas ou costeiras de outros Estados:

a) Devem dar aos comandantes dos navios que se encontrem na sua zona de intervenção ou que desejem entrar num dos seus portos ou deles sair informações adequadas sobre o estado dos gelos, sobre as rotas recomendadas e sobre os serviços de quebra-gelos na sua zona de intervenção;

b) Podem exigir, sem prejuízo do dever de assistência a navios que precisem de assistência e de outras obrigações decorrentes de normas internacionais pertinentes, que os navios que se encontrem na zona em causa e que desejem entrar num porto ou terminal ou dele sair, ou ainda sair de uma zona de fundeadouro, provem documentalmente que cumprem os requisitos de resistência e

potência correspondentes ao estado do gelo na zona em causa.

2. As medidas tomadas para efeitos do n.º 1 devem basear-se, quanto aos dados relativos ao estado do gelo, nas previsões das condições meteorológicas e de gelo fornecidas por um serviço de informação meteorológica qualificado, reconhecido pelo Estado-Membro.».

9. O artigo 19.º é alterado como se segue:

a) Ao n.º 2 é aditado o seguinte parágrafo:

«Para esse efeito, devem transmitir às autoridades nacionais competentes, a pedido destas, as informações referidas no artigo 12.º.»;

b) É aditado o seguinte número:

«4. Nos termos do respectivo direito nacional, os Estados-Membros devem ter em conta as disposições aplicáveis das Directrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo em águas sob a sua jurisdição.».

10. O artigo 20.º passa ter a seguinte redacção:

«Artigo 20.º

Autoridade com competência para o acolhimento de navios que precisem de assistência

1. Os Estados-Membros designam uma ou mais autoridades competentes que disponham dos conhecimentos necessários e dos poderes para tomar, no momento da operação de salvamento, decisões independentes por iniciativa própria sobre o acolhimento de navios que precisem de assistência.

2. A autoridade ou autoridades a que se refere o n.º 1 podem tomar, de acordo com as circunstâncias e em especial em caso de ameaça à segurança marítima e à protecção do ambiente, qualquer uma das medidas contempladas na lista não exaustiva do anexo IV.

3. A autoridade ou autoridades a que se refere o n.º 1 devem reunir-se periodicamente para proceder ao intercâmbio de conhecimentos e para melhorar as medidas tomadas ao abrigo do presente artigo. Podem reunir-se a qualquer momento, devido a circunstâncias específicas.».

11. São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 20.^o-A

Planos para o acolhimento de navios que precisem de assistência

1. Os Estados-Membros devem elaborar planos para o acolhimento de navios para responder aos riscos criados pelos navios que precisem de assistência nas águas sob a sua jurisdição, incluindo, se for caso disso, os riscos para as vidas humanas e para o ambiente. A autoridade ou autoridades referidas no n.º 1 do artigo 20.^o participam na elaboração e na execução desses planos.

2. Os planos referidos no n.º 1 são elaborados após consulta às partes interessadas, com base nas Resoluções A.949(23) e A.950(23) da OMI, e devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:

- a) Identidade da autoridade ou autoridades responsáveis pela recepção e tratamento dos alertas;
- b) Identidade da autoridade competente pela avaliação da situação e pela tomada de decisão sobre a aceitação ou recusa de um navio que precise de assistência no local de refúgio determinado;
- c) Informações sobre a linha de costa dos Estados-Membros e todos os elementos que facilitem uma avaliação prévia e uma decisão rápida quanto ao local de refúgio para um navio, designadamente a descrição dos factores ambientais, económicos e sociais e das condições naturais;
- d) Procedimentos de avaliação relativos à aceitação ou recusa de um navio que precise de assistência num local de refúgio;
- e) Meios e estruturas adequados de assistência, socorro e combate à poluição;
- f) Procedimentos relativos à coordenação e tomada de decisão internacionais;
- g) Procedimentos em matéria de garantias financeiras e de responsabilidade aplicáveis aos navios acolhidos num local de refúgio.

3. Os Estados-Membros publicam o nome e o endereço de contacto da autoridade ou autoridades referidas no n.º 1 do artigo 20.^o e das autoridades nomeadas para receber e tratar os alertas.

Os Estados-Membros comunicam aos Estados-Membros vizinhos, a pedido destes, as informações pertinentes relativas aos planos.

Ao aplicarem os procedimentos previstos nos planos para o acolhimento de navios que precisem de assistência, os Estados-Membros devem certificar-se de que as informações relevantes são colocadas à disposição das entidades que participam nas operações.

Se os Estados-Membros assim o solicitarem, as entidades que receberem informações em conformidade com o segundo e o terceiro parágrafos ficam sujeitas a uma obrigação de confidencialidade.

4. Até 30 de Novembro de 2010, os Estados-Membros informam a Comissão das medidas tomadas em aplicação do disposto no presente artigo.

Artigo 20.^o-B

Decisão sobre o acolhimento de navios

A autoridade ou autoridades referidas no n.º 1 do artigo 20.^o decidem da aceitação de um navio num local de refúgio após uma avaliação prévia da situação, efectuada com base nos planos referidos no artigo 20.^o-A. A autoridade ou autoridades asseguram que os navios sejam aceites num local de refúgio se considerarem que esse acolhimento é a medida mais adequada para a protecção de vidas humanas e do ambiente.

Artigo 20.^o-C

Garantia financeira e indemnização

1. A falta de certificado de seguro na acepção do artigo 6.^o da Directiva 2009/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários de navios para os sinistros marítimos (*), não dispensa os Estados-Membros da avaliação prévia e da decisão a que se refere o artigo 20.^o-B, e, por si só, não é razão suficiente para que um Estado-Membro se recuse a acolher um navio num local de refúgio.

2. Sem prejuízo do n.º 1, ao acolherem um navio num local de refúgio, os Estados-Membros podem exigir que o operador, o agente ou o comandante apresentem um certificado de seguro na acepção do artigo 6.^o da Directiva 2009/20/CE. O pedido de apresentação deste certificado não pode provocar atrasos no acolhimento do navio.

*Artigo 20.º-D***Exame da Comissão**

A Comissão examina os mecanismos existentes nos Estados-Membros para a compensação de possíveis prejuízos económicos sofridos por um porto ou por um organismo em consequência de uma decisão tomada em conformidade com o n.º 1 do artigo 20.º Com base nesse exame, a Comissão apresenta e avalia diferentes opções políticas. Até 31 de Dezembro de 2011, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho com os resultados do exame.

(*) JO L 131 de 28.5.2009, p. 128.

12. É inserido o seguinte artigo:

*«Artigo 22.º-A***SafeSeaNet**

1. Os Estados-Membros criam sistemas de gestão das informações marítimas, a nível nacional ou local, a fim de assegurar o tratamento das informações referidas na presente directiva.

2. Os sistemas criados ao abrigo do n.º 1 devem permitir uma exploração operacional das informações recolhidas e preencher, nomeadamente, as condições enunciadas no artigo 14.º

3. A fim de garantir o intercâmbio efectivo das informações referidas na presente directiva, os Estados-Membros devem certificar-se de que os sistemas nacionais ou locais criados para a recolha, tratamento e conservação das referidas informações podem ser interligados com o SafeSeaNet. A Comissão deve assegurar que o SafeSeaNet esteja operacional 24 horas por dia. A descrição e os princípios do SafeSeaNet constam do anexo III.

4. Sem prejuízo do disposto no n.º 3, no caso de agirem no âmbito de acordos intracomunitários ou no quadro de projectos transfronteiriços, inter-regionais ou transnacionais na Comunidade, os Estados-Membros devem garantir que os sistemas ou redes de informação desenvolvidos respeitem os requisitos da presente directiva e sejam compatíveis e estejam ligados ao SafeSeaNet.».

13. O artigo 23.º é alterado do seguinte modo:

a) A alínea c) passa a ter a seguinte redacção:

«c) Alargar a cobertura do sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de

navios e/ou actualizá-lo, com vista a uma melhor identificação e acompanhamento dos navios, tendo em consideração a evolução registada em matéria de tecnologias da informação e das comunicações. Para esse fim, os Estados-Membros e a Comissão devem cooperar para a criação, quando necessário, de sistemas de informação obrigatória, de serviços obrigatórios de tráfego marítimo e de sistemas adequados de organização do tráfego, a apresentar à OMI para aprovação. Devem igualmente cooperar, no âmbito das instâncias regionais ou internacionais em causa, no desenvolvimento de dispositivos de acompanhamento do tráfego e de vigilância marítima de longo alcance;»;

b) É aditada a seguinte alínea:

«e) Assegurar a interconexão e a interoperabilidade dos sistemas nacionais utilizados para gerir as informações especificadas no anexo I e desenvolver e actualizar o sistema SafeSeaNet.».

14. É inserido o seguinte artigo:

*«Artigo 23.º-A***Tratamento e gestão de informações de segurança marítima**

1. A Comissão assegura, se necessário, o tratamento, a utilização e a difusão junto das autoridades designadas pelos Estados-Membros das informações recolhidas ao abrigo da presente directiva.

2. Quando necessário, a Comissão deve contribuir para o desenvolvimento e funcionamento de sistemas de recolha e difusão de dados relativos à segurança marítima, nomeadamente através do sistema "Equasis" ou de qualquer outro sistema de carácter público equivalente.».

15. O artigo 24.º passa a ter a seguinte redacção:

*«Artigo 24.º***Confidencialidade das informações**

1. Os Estados-Membros tomam, de acordo com a legislação comunitária ou nacional, as medidas necessárias para assegurar a confidencialidade das informações que lhes forem transmitidas nos termos da presente directiva, e só usam essas informações nos termos da mesma.

2. A Comissão deve investigar eventuais problemas de segurança das redes e das informações e propor alterações adequadas ao anexo III para melhorar a segurança das redes.».

16. Os artigos 27.º e 28.º passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 27.º

Alterações

1. As referências a instrumentos da Comunidade e da OMI constantes da presente directiva, as definições constantes do artigo 3.º da mesma e os anexos da presente directiva podem ser alterados a fim de serem alinhados pela legislação comunitária ou internacional que tenha sido aprovada ou alterada ou que tenha entrado em vigor, desde que dessas alterações não resulte um alargamento do âmbito de aplicação da presente directiva.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 28.º

2. Os anexos I, III e IV podem ser alterados à luz da experiência adquirida com a aplicação da presente directiva, desde que dessas alterações não resulte um alargamento do âmbito de aplicação da presente directiva.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 28.º

Artigo 28.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), criado pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho (*).

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

(*) JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.»

17. No ponto 4 do anexo I, o travessão X passa a ter a seguinte redacção:

«— X. Informações diversas:

— características e quantidade estimada do combustível de bancas para navios de arqueação bruta superior a 1 000,

— condições de navegação.».

18. À parte I do anexo II é aditado o seguinte ponto:

«3. Navios de pesca

Os navios de pesca com comprimento de fora a fora superior a 15 metros estão sujeitos à obrigação de instalação e utilização do equipamento prevista no artigo 6.º-A, de acordo com o seguinte calendário:

— navios de pesca com comprimento de fora a fora igual ou superior a 24 metros e inferior a 45 metros: até 31 de Maio de 2012,

— navios de pesca com comprimento de fora a fora igual ou superior a 18 metros e inferior a 24 metros: até 31 de Maio de 2013,

— navios de pesca com comprimento de fora a fora superior a 15 metros e inferior a 18 metros: até 31 de Maio de 2014.

Os navios de pesca recém-construídos com comprimento de fora a fora superior a 15 metros estão sujeitos à obrigação de instalação e utilização do equipamento prevista no artigo 6.º-A a partir de 30 de Novembro de 2010.».

19. O anexo III é substituído pelo texto que consta do anexo da presente directiva.

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 30 de Novembro de 2010 e comunicar imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

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

Artigo 4.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 23 de Abril de 2009.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho

O Presidente

P. NEČAS

ANEXO

«ANEXO III

MENSAGENS ELECTRÓNICAS E SAFESEANET**1. Concepção geral e arquitectura**

O sistema comunitário de intercâmbio de informações marítimas, SafeSeaNet, permitirá a recepção, o armazenamento, a recuperação e o intercâmbio de informações tendo como objectivo a segurança marítima, a segurança portuária e do transporte marítimo, a protecção do ambiente marinho e a eficácia do tráfego e do transporte marítimos.

O SafeSeaNet é um sistema especializado, criado para facilitar o intercâmbio de informações em formato electrónico entre os Estados-Membros e para fornecer à Comissão as informações relevantes de acordo com a legislação comunitária. É composto por uma rede de sistemas nacionais SafeSeaNet nos Estados-Membros e por um sistema central SafeSeaNet que actua como ponto nodal.

A rede SafeSeaNet ligará todos os sistemas nacionais SafeSeaNet e incluirá o sistema central SafeSeaNet.

2. Gestão, funcionamento, desenvolvimento e manutenção do SafeSeaNet**2.1. Responsabilidades****2.1.1. Sistemas nacionais SafeSeaNet**

Os Estados-Membros criarão e manterão um sistema nacional SafeSeaNet que permitirá o intercâmbio de informações marítimas entre utilizadores autorizados, sob a responsabilidade de uma autoridade nacional competente (ANC).

A ANC será responsável pela gestão do sistema nacional, que inclui a coordenação nacional dos utilizadores e dos fornecedores de dados e assegurará a designação de UN LOCODES, bem como a criação e manutenção da necessária infra-estrutura informática nacional e dos procedimentos descritos no documento de controlo da interface e das funcionalidades a que se refere o ponto 2.3.

O sistema nacional SafeSeaNet permitirá a interligação de utilizadores autorizados sob a responsabilidade de uma ANC e a ele poderão ter acesso os intervenientes do sector naval identificados (armadores, agentes, comandantes, carregadores e outros), se para tal forem autorizados por uma ANC, em particular para facilitar a apresentação de relatórios electrónicos nos termos da legislação comunitária.

2.1.2. Sistema central SafeSeaNet

A Comissão é responsável pela gestão e pelo desenvolvimento, a nível político, do sistema central SafeSeaNet e pela fiscalização do sistema SafeSeaNet, em cooperação com os Estados-Membros, enquanto, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1406/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, a Agência, em cooperação com Estados-Membros e com a Comissão, é responsável pela sua execução técnica.

O sistema central SafeSeaNet, agindo como ponto nodal, interligará todos os sistemas SafeSeaNet nacionais e criará a necessária infra-estrutura informática e os procedimentos descritos no documento de controlo da interface e das funcionalidades a que se refere o ponto 2.3.

2.2. Princípios de gestão

A Comissão criará um grupo director de alto nível, que aprovará o seu próprio regulamento, composto por representantes dos Estados-Membros e da Comissão, com competência para:

- formular recomendações para melhorar a eficácia e a segurança do SafeSeaNet,
- apresentar orientações adequadas para o desenvolvimento do SafeSeaNet,
- assistir a Comissão na verificação do desempenho do SafeSeaNet,
- aprovar o documento de controlo da interface e das funcionalidades a que se refere o ponto 2.3 e as suas alterações.

⁽¹⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

2.3. Documento de controlo da interface e das funcionalidades e documentação técnica do SafeSeaNet

A Comissão elaborará e manterá, em estreita cooperação com os Estados-Membros, um documento de controlo da interface e das funcionalidades (DCIF).

O DCIF descreverá detalhadamente os requisitos de desempenho e os procedimentos aplicáveis aos elementos nacionais e centrais do SafeSeaNet, destinados a garantir o respeito da legislação comunitária aplicável.

O DCIF incluirá regras relativas:

- às orientações sobre os direitos de acesso para a gestão da qualidade dos dados,
- às especificações relativas à segurança da transmissão e do intercâmbio de dados, e
- ao arquivamento das informações ao nível nacional e central.

O DCIF indicará os meios de armazenamento e a disponibilidade das informações sobre produtos perigosos ou poluentes no que se refere aos serviços regulares aos quais tenha sido concedida uma isenção ao abrigo do artigo 15.º

A documentação técnica relativa ao SafeSeaNet, como as normas sobre o formato do intercâmbio de dados, os manuais dos utilizadores e as especificações relativas à segurança da rede, será elaborada e mantida pela Agência, em cooperação com os Estados-Membros.

3. Intercâmbio de dados através do SafeSeaNet

O sistema utilizará normas da indústria e terá capacidade para interagir com sistemas públicos e privados utilizados para criar, transmitir ou receber informações no âmbito do SafeSeaNet.

A Comissão e os Estados-Membros deverão cooperar com o objectivo de analisarem a exequibilidade e o desenvolvimento de funcionalidades que, tanto quanto possível, assegurem que os fornecedores de dados, incluindo comandantes, armadores, agentes, operadores, carregadores e outras entidades competentes, apenas necessitem de transmitir as informações uma vez. Os Estados-Membros asseguram que as informações transmitidas estejam disponíveis para serem usadas em todos os sistemas de informação, notificação e VTMS relevantes.

As mensagens electrónicas trocadas nos termos da presente directiva e a legislação comunitária aplicável serão distribuídas através do SafeSeaNet. Para esse efeito, os Estados-Membros desenvolverão e manterão as interfaces necessárias para a transmissão automática de dados por via electrónica ao SafeSeaNet.

Nos casos em que as normas internacionais permitam o encaminhamento de informações LRIT relativas a navios de países terceiros, as redes SafeSeaNet serão utilizadas para distribuir entre os Estados-Membros que possuam um nível de segurança adequado as informações LRIT recebidas nos termos do artigo 6.º-B da presente directiva.

4. Segurança e direitos de acesso

O sistema central e os sistemas nacionais do SafeSeaNet cumprirão os requisitos da presente directiva relativos à confidencialidade das informações e os princípios e especificações de segurança descritos no DCIF, em particular no que se refere aos direitos de acesso.

Os Estados-Membros identificarão todos os utilizadores aos quais sejam atribuídos um papel e um conjunto de direitos de acesso ao abrigo do DCIF.»

DIRECTIVA 2009/18/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 23 de Abril de 2009

que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no sector do transporte marítimo e que altera as Directivas 1999/35/CE do Conselho e 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado, tendo em conta o projecto comum aprovado em 3 de Fevereiro de 2009 pelo Comité de Conciliação ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) Importa garantir um elevado nível geral de segurança no transporte marítimo na Europa e não poupar esforços para reduzir o número de acidentes e incidentes marítimos.
- (2) A pronta realização de uma investigação técnica aos acidentes marítimos reforça a segurança marítima, uma vez que contribui para prevenir a recorrência de tais acidentes, cujas consequências são a perda de vidas humanas e de navios e a poluição do meio marinho.

(3) Na sua Resolução de 21 de Abril de 2004 sobre o reforço da segurança marítima ⁽⁴⁾, o Parlamento Europeu instou a Comissão a apresentar uma proposta de directiva relativa à investigação dos acidentes com navios.

(4) O artigo 2.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de Dezembro de 1982 (a seguir designada «UNCLOS»), estabelece o direito de os Estados costeiros investigarem as causas de qualquer acidente marítimo no seu mar territorial que possa pôr em risco vidas humanas ou o ambiente, envolva a intervenção dos seus serviços de busca e salvamento ou afecte aqueles Estados de outro modo.

(5) O artigo 94.º da UNCLOS estabelece que os Estados de bandeira devem ordenar a abertura de um inquérito, efectuado por ou perante pessoa ou pessoas devidamente qualificadas, em relação a certos acidentes ou incidentes de navegação no alto mar.

(6) A regra I/21 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1 de Novembro de 1974 (a seguir designada «SOLAS 74»), a Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 5 de Abril de 1966, e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 2 de Novembro de 1973, estabelecem os deveres dos Estados de bandeira na realização de investigações relativas aos acidentes e na comunicação dos resultados pertinentes à Organização Marítima Internacional (OMI).

(7) O Código de Aplicação dos Instrumentos Obrigatórios da OMI, anexo à Resolução A.996(25) da Assembleia da OMI, de 29 de Novembro de 2007, relembra o dever que impende sobre os Estados de bandeira de assegurar que as investigações de segurança marítima sejam efectuadas por investigadores devidamente qualificados e competentes nas matérias relacionadas com acidentes e incidentes marítimos. Esse Código prevê ainda que os Estados de bandeira estejam preparados para fornecer para o efeito investigadores qualificados, independentemente do local do acidente ou incidente.

⁽¹⁾ JO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 25 de Abril de 2007 (JO C 74 E de 30.3.2008, p. 546), posição comum do Conselho de 6 de Junho de 2008 (JO C 184 E de 22.7.2008, p. 23) e posição do Parlamento Europeu de 24 de Setembro de 2008 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de 26 de Fevereiro de 2009 e resolução legislativa do Parlamento Europeu de 11 de Março de 2009 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO C 104 E de 30.4.2004, p. 730.

- (8) Deverá ser tido em conta o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos, anexo à Resolução A.849(20) da Assembleia da OMI, de 27 de Novembro de 1997 (a seguir designado «Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI»), que prevê a aplicação de uma metodologia comum para a investigação dos acidentes e incidentes marítimos e a cooperação entre os Estados na identificação dos factores que para eles contribuem. Deverão igualmente ser tidas em conta a Resolução A.861(20) da Assembleia da OMI, de 27 de Novembro de 1997, e a Resolução MSC.163(78) do Comité de Segurança Marítima da OMI, de 17 de Maio de 2004, que dão uma definição de aparelhos de registo dos dados de viagem.
- (9) Os marítimos são reconhecidos como uma categoria especial de trabalhadores e, devido ao carácter global do sector dos transportes marítimos e às diferentes jurisdições com as quais poderão ter que contactar, necessitam de uma protecção especial, em particular nos contactos com as autoridades públicas. No interesse do reforço da segurança marítima, os marítimos deverão poder confiar num tratamento justo em caso de acidente marítimo. Os seus direitos humanos e a sua dignidade deverão ser permanentemente preservados, e qualquer investigação de segurança deverá ser conduzida de maneira justa e expedita. Para esse efeito, os Estados-Membros deverão, em conformidade com a sua legislação nacional, ter igualmente em conta as disposições aplicáveis das Directrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo.
- (10) Os Estados-Membros, deliberando no quadro dos seus ordenamentos jurídicos, deverão proteger as declarações das testemunhas proferidas na sequência de um acidente e evitar que essas declarações sejam utilizadas para fins distintos das investigações de segurança, a fim de evitar que sejam tomadas medidas discriminatórias ou de retaliação contra as testemunhas devido à sua participação nas investigações.
- (11) A 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 *ferry* ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade ⁽¹⁾, prevê que os Estados-Membros estabeleçam, no âmbito dos respectivos ordenamentos jurídicos, um quadro legal que lhes permita, bem como a qualquer outro Estado-Membro legitimamente interessado, participar, cooperar ou, quando previsto no Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI, realizar investigações sobre acidentes ou incidentes marítimos em que esteja envolvido um *ferry* ro-ro ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade.
- (12) A Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios ⁽²⁾, estabelece que os Estados-Membros devem dar cumprimento ao Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI e providenciar para que os resultados das investigações sejam publicados o mais depressa possível após a sua conclusão.
- (13) A realização de investigações de segurança a acidentes e incidentes com navios de mar, ou outros navios que se encontrem em portos ou outras zonas marítimas restritas, de uma forma imparcial reveste-se de importância fundamental para apurar as circunstâncias e as causas dos acidentes ou incidentes. Essas investigações deverão, por conseguinte, ser efectuadas por inspectores qualificados, ou sob a responsabilidade de uma entidade independente dotada das competências necessárias, por forma a evitar conflitos de interesses.
- (14) Em conformidade com a sua legislação no que respeita aos poderes das autoridades responsáveis pela investigação judicial e em cooperação com estas autoridades, os Estados-Membros deverão assegurar que os responsáveis pelos inquéritos técnicos possam desempenhar a sua missão nas melhores condições possíveis.
- (15) A presente directiva não deve prejudicar a Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados ⁽³⁾.
- (16) Os Estados-Membros deverão garantir que os seus ordenamentos jurídicos lhes permitam, bem como a qualquer outro Estado-Membro legitimamente interessado, participar, cooperar ou realizar investigações sobre acidentes com base nas disposições do Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI.
- (17) Em princípio, cada acidente ou incidente marítimo deverá ser objecto de uma investigação única, realizada por um Estado-Membro ou por um Estado-Membro investigador principal, com a participação de quaisquer outros Estados legitimamente interessados. Em casos excepcionais, devidamente justificados, que envolvam dois ou mais Estados-Membros por motivos relacionados com o pavilhão do navio em causa, a localização do acidente ou a nacionalidade das vítimas, poderão ser realizadas investigações paralelas.
- (18) Sob reserva de acordo mútuo, um Estado-Membro pode delegar noutro Estado-Membro a condução de uma investigação de segurança relativa a um acidente ou incidente marítimo (a seguir denominada «investigação de segurança») ou tarefas específicas da mesma.

⁽¹⁾ JO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

⁽²⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

⁽³⁾ JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

- (19) Os Estados-Membros deverão diligenciar no sentido de evitar a cobrança de encargos pela prestação de assistência solicitada no âmbito de investigações de segurança que envolvam dois ou mais Estados-Membros. Em casos que impliquem a assistência de um Estado-Membro que não participe na investigação de segurança, os Estados-Membros deverão determinar o reembolso dos custos incorridos.
- (20) Nos termos da regra V/20 da SOLAS 74, os navios de passageiros e os outros navios de arqueação bruta igual ou superior a 3 000 toneladas, construídos em ou após 1 de Julho de 2002, devem transportar aparelhos de registo dos dados de viagem para assistência em investigações a acidentes. Dada a sua importância para a definição de uma política de prevenção de acidentes com navios, deverá exigir-se sistematicamente a presença deste equipamento a bordo dos navios que escalem portos da Comunidade em viagens nacionais ou internacionais.
- (21) Os dados fornecidos pelos sistemas de registo dos dados de viagem, bem como por outros dispositivos electrónicos, podem ser utilizados retrospectivamente, para investigar as causas de um acidente ou incidente marítimo, ou preventivamente, para se ganhar experiência quanto às circunstâncias que podem dar origem a tais ocorrências. Os Estados-Membros deverão assegurar que esses dados, quando disponíveis, sejam correctamente utilizados para ambos os fins.
- (22) O Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ prevê que a Agência Europeia de Segurança Marítima (a seguir designada «Agência») colabore com os Estados-Membros no desenvolvimento de soluções técnicas e lhes preste assistência técnica na aplicação da legislação comunitária. Em matéria de investigação de acidentes, é função específica da Agência facilitar a cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão na concepção de uma metodologia comum, tomando na devida conta os diferentes ordenamentos jurídicos dos Estados-Membros, para a investigação de acidentes marítimos, segundo os princípios acordados a nível internacional.
- (23) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1406/2002, a Agência facilita a cooperação na prestação do apoio dado pelos Estados-Membros para as actividades de investigação e para a análise dos relatórios existentes de investigação de acidentes.
- (24) Na concepção ou alteração da metodologia comum para a investigação de acidentes e incidentes marítimos deverão ser tidas em conta todas as ilações relevantes tiradas de investigações de segurança a acidentes.
- (25) As recomendações de segurança decorrentes de uma investigação deverão ser devidamente tidas em conta pelos Estados-Membros e pela Comunidade.
- (26) Como o objectivo da investigação técnica de segurança é prevenir acidentes ou incidentes marítimos, as conclusões e as recomendações de segurança não deverão servir em caso algum para apurar responsabilidade ou imputar culpa.
- (27) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, a saber, reforçar a segurança marítima na Comunidade e reduzir assim o risco de acidentes marítimos futuros, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à dimensão ou aos efeitos da acção, ser melhor alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.
- (28) As medidas necessárias à execução da presente directiva 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 Comissão ⁽²⁾.
- (29) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para alterar a presente directiva a fim de aplicar as alterações ulteriores das convenções internacionais, dos protocolos, dos códigos e das resoluções que lhe digam respeito, e para aprovar ou alterar a metodologia comum de investigação de acidentes ou incidentes marítimos. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (30) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» ⁽³⁾, os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objecto

1. A presente directiva tem por objectivo reforçar a segurança marítima e a prevenção da poluição causada por navios e reduzir assim o risco de acidentes marítimos futuros:

⁽¹⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

⁽²⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

- a) Facilitando a realização expedita de investigações de segurança e de análises adequadas em caso de acidentes ou incidentes marítimos a fim de apurar as respectivas causas; e
- b) Assegurando a elaboração atempada e rigorosa dos relatórios das investigações e de propostas de medidas correctivas.

2. As investigações efectuadas nos termos da presente directiva não se destinam a apurar responsabilidade nem a imputar culpa. Todavia, os Estados-Membros devem assegurar que o órgão ou entidade de investigação (a seguir designado «órgão de investigação») não se abstenha de comunicar todas as causas do acidente ou incidente marítimo, dado que os resultados podem permitir a identificação de faltas ou a atribuição de responsabilidade.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A presente directiva aplica-se aos acidentes e incidentes marítimos que:

- a) Envolvam navios que arvoem bandeira dos Estados-Membros;
- b) Ocorram no mar territorial ou nas águas interiores conforme definidos na UNCLOS; ou
- c) Impliquem outros interesses legítimos dos Estados-Membros.

2. A presente directiva não se aplica aos acidentes e incidentes marítimos que envolvam apenas:

- a) Navios de guerra ou de transporte de tropas e outros navios propriedade de um Estado-Membro ou por ele explorados e utilizados exclusivamente em serviços estatais de natureza não comercial;
- b) Navios sem propulsão mecânica, navios de madeira de construção primitiva e embarcações de recreio que não se dediquem ao comércio, excepto se forem tripulados e transportarem mais de 12 passageiros para fins comerciais;
- c) Embarcações fluviais que operem em vias navegáveis interiores;
- d) Navios de pesca de comprimento inferior a 15 metros;
- e) Instalações fixas de perfuração ao largo.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente directiva:

1. «Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI» é o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes

Marítimos anexo à Resolução A.849(20) da Assembleia da OMI, de 27 de Novembro de 1997, na versão actualizada.

2. Os termos a seguir enumerados têm a definição que lhes é dada no Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI:

- a) «Acidente marítimo»;
- b) «Acidente muito grave»;
- c) «Incidente marítimo»;
- d) «Investigação de segurança a acidente ou incidente marítimo»;
- e) «Estado investigador principal»;
- f) «Estado legitimamente interessado».

3. O termo «acidente grave» tem a definição actualizada que lhe é dada na Circular MSC MEPC.3/Circ.3 do Comité de Segurança Marítima da OMI e do Comité de Protecção do Meio Marinho, de 18 de Dezembro de 2008.

4. «Directrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo», são as Directrizes anexas à Resolução LEG.3(91) do Comité Jurídico da OMI, de 27 de Abril de 2006, tal como aprovadas pelo Conselho de Administração da Organização Internacional do Trabalho na sua 296.ª sessão, de 12 a 16 de Junho de 2006.

5. Os termos «ferry ro-ro» e «embarcação de passageiros de alta velocidade» têm a definição que lhes é dada no artigo 2.º da Directiva 1999/35/CE.

6. «Aparelho de registo dos dados de viagem» (a seguir designado «VDR») tem a definição que lhe é dada na Resolução A.861(20) da Assembleia da OMI e na Resolução MSC.163(78) do Comité de Segurança Marítima da OMI.

7. «Recomendação de segurança» é qualquer proposta feita, inclusive para efeitos de registo e de controlo:

- a) Pelo órgão de investigação do Estado que efectua ou conduz a investigação de segurança com base nas informações resultantes da investigação; ou, conforme apropriado,
- b) Pela Comissão, com base numa análise de dados sucinta e nos resultados das investigações de segurança realizadas.

Artigo 4.º

Estatuto da investigação de segurança

1. Os Estados-Membros devem definir, de acordo com os seus ordenamentos jurídicos, o quadro legal da investigação de segurança por forma a garantir que essas investigações possam ser efectuadas com a maior eficácia e rapidez possíveis.

Em conformidade com a sua legislação e, se for caso disso, em cooperação com as autoridades responsáveis pelo inquérito judicial, os Estados-Membros devem assegurar que as investigações de segurança:

- a) Sejam independentes de quaisquer investigações paralelas, do foro penal ou outro, destinadas a apurar responsabilidade ou a imputar culpa; e
- b) Não sejam indevidamente impedidas, suspensas ou adiadas por motivo dessas investigações.

2. As normas a estabelecer pelos Estados-Membros devem conter, de acordo com o quadro permanente de cooperação referido no artigo 10.º, disposições que possibilitem:

- a) A cooperação e a assistência mútua nas investigações de segurança conduzidas por outros Estados-Membros ou a delegação noutro Estado-Membro da condução de tais investigações nos termos do artigo 7.º; e
- b) A coordenação das actividades dos respectivos órgãos de investigação, na medida do necessário à consecução dos objectivos da presente directiva.

Artigo 5.º

Dever de proceder à investigação

1. Cada Estado-Membro deve garantir que seja efectuada uma investigação de segurança pelo órgão de investigação a que se refere o artigo 8.º sempre que ocorra um acidente marítimo muito grave:

- a) Que envolva um navio que arvore a sua bandeira, qualquer que seja o local do acidente;
- b) No seu mar territorial ou nas suas águas interiores, conforme definidos na UNCLOS, qualquer que seja a bandeira do navio ou navios envolvidos no acidente; ou
- c) Que implique um interesse legítimo do Estado-Membro, qualquer que seja o local do acidente e a bandeira do navio ou navios envolvidos.

2. Além disso, no caso de acidentes graves, compete ao órgão de investigação proceder a uma avaliação prévia para determinar se deve ser efectuada uma investigação de segurança. No caso de o órgão de investigação determinar que não deve ser

efectuada uma investigação de segurança, os motivos dessa decisão devem ser registados e notificados nos termos do n.º 3 do artigo 17.º

No caso de qualquer outro acidente ou incidente marítimo, compete ao órgão de investigação determinar se deve ser efectuada uma investigação de segurança.

Nas decisões a que se referem o primeiro e o segundo parágrafos, o órgão de investigação deve atender à gravidade do acidente ou incidente marítimo, ao tipo de navio e/ou carga envolvidos e à possibilidade de os resultados da investigação de segurança poderem contribuir para a prevenção de acidentes e incidentes futuros.

3. O âmbito da investigação de segurança e os aspectos práticos da sua realização são determinados pelo órgão de investigação do Estado-Membro investigador principal em colaboração com os órgãos congéneres de investigação dos outros Estados legitimamente interessados, da forma que melhor se considere conduzir à consecução dos objectivos da presente directiva e tendo em vista prevenir futuros acidentes e incidentes.

4. Nas investigações de segurança, o órgão de investigação deve respeitar a metodologia comum de investigação de acidentes e incidentes marítimos elaborada conforme o disposto na alínea e) do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1406/2002. Os investigadores podem afastar-se dessa metodologia em casos específicos se tal se revelar necessário, com base na sua apreciação profissional, e se for necessário para alcançar os objectivos da investigação. A Comissão aprova ou altera a metodologia para efeitos da presente directiva, tendo em conta todas as ilações relevantes tiradas de investigações de segurança.

Essa medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 19.º

5. As investigações de segurança devem ser abertas tão prontamente quanto possível após a ocorrência do acidente ou incidente marítimo e, em qualquer caso, no prazo máximo de dois meses após a sua ocorrência.

Artigo 6.º

Dever de notificação

Os Estados-Membros devem estabelecer, no âmbito dos respectivos ordenamentos jurídicos, o dever de as autoridades competentes e/ou as partes envolvidas comunicarem imediatamente aos órgãos de investigação respectivos a ocorrência de qualquer acidente ou incidente abrangidos pela presente directiva.

Artigo 7.º

Condução e participação em investigações de segurança

1. Em princípio, cada acidente ou incidente marítimo deve ser objecto de uma investigação única, realizada por um Estado-Membro ou por um Estado-Membro investigador principal, com a participação de quaisquer outros Estados-Membros legitimamente interessados.

Em caso de investigações de segurança que envolvam dois ou mais Estados-Membros, os Estados-Membros interessados devem pois cooperar para decidir sem demora qual deles será o Estado-Membro investigador principal. Devem diligenciar no sentido de determinar as modalidades da investigação. No âmbito deste acordo, outros Estados legitimamente interessados devem ter os mesmos direitos e o mesmo acesso às testemunhas e às provas que o Estado-Membro que efectua a investigação de segurança. Devem igualmente ter direito a que o seu ponto de vista seja tomado em conta pelo Estado-Membro investigador principal.

A realização de investigações de segurança paralelas relativamente ao mesmo acidente ou incidente marítimo deve ser estritamente limitada a casos excepcionais. Nesses casos, os Estados-Membros devem notificar a Comissão das razões por que realizaram essas investigações paralelas. Os Estados-Membros que realizem investigações de segurança paralelas devem cooperar entre si. Em especial, os órgãos de investigação envolvidos devem proceder ao intercâmbio de todas as informações relevantes recolhidas durante as respectivas investigações, em particular a fim de chegarem, tanto quanto possível, às mesmas conclusões.

Os Estados-Membros devem abster-se de tomar medidas que possam impedir, suspender ou adiar indevidamente a realização de uma investigação de segurança abrangida pela presente directiva.

2. Sob reserva do disposto no n.º 1, cada Estado-Membro é responsável pela investigação de segurança e pela coordenação com os outros Estados-Membros legitimamente interessados até que se decida de comum acordo qual deles será o Estado investigador principal.

3. Sem prejuízo das suas obrigações decorrentes da presente directiva e do direito internacional, os Estados-Membros podem, numa base casuística e de comum acordo, delegar noutro Estado-Membro a condução de uma investigação de segurança ou tarefas específicas para esse efeito.

4. Sempre que num acidente ou incidente marítimo estiver envolvido um *ferry* ro-ro ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade, a investigação de segurança deve ser iniciada pelo Estado-Membro em cujo mar territorial ou em cujas águas interiores, conforme definidos na UNCLOS, tiver ocorrido o acidente ou incidente ou, se tiver ocorrido noutras águas, pelo último Estado-Membro visitado por esse *ferry* ou essa embarca-

ção. Esse Estado é responsável pela investigação de segurança e pela coordenação com os outros Estados-Membros legitimamente interessados até que se decida de comum acordo qual deles será o Estado investigador principal.

Artigo 8.º

Órgãos de investigação

1. Os Estados-Membros devem assegurar que a investigação de segurança seja efectuada sob a responsabilidade de um órgão de investigação imparcial, de carácter permanente, dotado das competências necessárias, e por investigadores devidamente qualificados, competentes nas matérias relacionadas com acidentes e incidentes marítimos.

A fim de efectuar uma investigação de segurança de modo imparcial, o órgão de investigação deve ser independente, no que respeita à sua organização, à sua estrutura legal e ao seu processo de tomada de decisões, de qualquer outro interessado cujos interesses possam colidir com as funções que lhe são confiadas.

Os Estados-Membros sem litoral que não tenham navios nem embarcações que arvore a sua bandeira devem designar um ponto de contacto independente para cooperar na investigação nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 5.º

2. O órgão de investigação deve assegurar que os investigadores possuam conhecimentos e experiência práticos nos domínios relacionados com as suas funções normais de investigação. Deve igualmente assegurar o pronto acesso a conhecimentos especializados, conforme necessário.

3. As funções confiadas ao órgão de investigação podem também incluir a recolha e análise de dados relativos à segurança marítima, em especial para fins de prevenção, desde que essas actividades não comprometam a sua independência nem impliquem responsabilidades em matérias regulamentares, administrativas ou de normalização.

4. No quadro dos respectivos ordenamentos jurídicos, os Estados-Membros devem assegurar que os investigadores dos seus órgãos de investigação, ou o órgão de investigação em que tiver sido delegada a função de investigar, se for caso disso em cooperação com as autoridades responsáveis pelo inquérito judicial, disponham de todas as informações relevantes para a condução da investigação de segurança e, portanto, possam:

- a) Aceder livremente a qualquer zona relevante ou a qualquer local de acidente, bem como a qualquer navio, casco ou estrutura, incluindo a carga, o equipamento e os destroços;
- b) Proceder à listagem imediata dos elementos de prova e à busca e remoção controladas do casco, dos destroços e de outros componentes ou matérias para perícia ou análise;
- c) Requisitar a perícia ou análise dos elementos referidos na alínea b) e aceder livremente aos respectivos resultados;

- d) Aceder livremente, reproduzir e utilizar todas as informações e dados registados pertinentes, incluindo os dados dos VDR, respeitantes ao navio, à viagem, à carga, aos tripulantes e quaisquer outras pessoas, a objectos, condições e circunstâncias;
- e) Aceder livremente aos resultados dos exames aos corpos das vítimas ou das análises efectuadas a amostras deles retiradas;
- f) Requisitar e aceder livremente aos resultados dos exames efectuados a pessoas envolvidas no serviço do navio ou a outras pessoas de interesse para o caso, ou das análises de amostras retiradas dessas pessoas;
- g) Ouvir testemunhas sem a presença de pessoas cujos interesses possam ser considerados passíveis de dificultar a investigação de segurança;
- h) Obter os registos das vistorias e outras informações pertinentes na posse do Estado de bandeira, dos armadores, das sociedades de classificação ou de qualquer outra parte com interesse no caso, sempre que essas partes ou os seus representantes estejam estabelecidos no Estado-Membro em causa;
- i) Requisitar a assistência das autoridades competentes nos respectivos Estados, incluindo os inspectores ao serviço do Estado de bandeira ou do Estado do porto, oficiais da guarda costeira, operadores dos serviços de tráfego marítimo, equipas de busca e salvamento, pilotos e outro pessoal portuário ou marítimo.

5. O órgão de investigação deve dispor de condições para intervir imediatamente depois de lhe ter sido comunicado um acidente e para obter recursos suficientes para poder exercer as suas funções de forma autónoma. Os seus investigadores devem gozar de um estatuto que lhes proporcione as necessárias garantias de independência.

6. O órgão de investigação pode combinar as funções que lhe são confiadas nos termos da presente directiva com a investigação de outras ocorrências além de acidentes marítimos, desde que tal actividade não comprometa a sua independência.

Artigo 9.º

Confidencialidade

Sem prejuízo da Directiva 95/46/CE, os Estados-Membros devem assegurar, no quadro dos seus ordenamentos jurídicos, que os registos a seguir enumerados só sejam divulgados para os fins da investigação de segurança, excepto se a autoridade competente desse Estado-Membro determinar que existe um interesse público superior na sua divulgação:

- a) Depoimentos das testemunhas e outras declarações, relatos e notas recolhidos ou obtidos pelo órgão de investigação no decurso da investigação de segurança;

- b) Registos que revelem a identidade das pessoas que forneceram provas no contexto da investigação de segurança;
- c) Informações relativas às pessoas envolvidas no acidente ou incidente marítimo, de natureza particularmente sensível ou privada, incluindo informações relativas à sua saúde.

Artigo 10.º

Quadro permanente de cooperação

1. Os Estados-Membros devem estabelecer, em estreita colaboração com a Comissão, um quadro permanente de cooperação que permita que os seus órgãos de investigação respectivos cooperem entre si na medida do necessário à consecução dos objectivos da presente directiva.

2. As regras de funcionamento do quadro permanente de cooperação e as disposições de organização necessárias são determinadas pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 19.º

3. No âmbito do quadro permanente de cooperação, os órgãos de investigação dos Estados-Membros devem, em particular, acordar nas melhores formas de cooperação a fim de:

- a) Permitir que os órgãos de investigação partilhem instalações, meios e equipamento, para a perícia dos destroços e do equipamento do navio e de outros objectos de interesse para a investigação de segurança, incluindo a extracção e análise dos dados dos VDR e de outros dispositivos electrónicos;
- b) Prestarem a assistência mútua técnica ou pericial necessária à execução de tarefas específicas;
- c) Obterem e partilharem informações relevantes para a análise dos dados relativos aos acidentes e à formulação de recomendações de segurança adequadas ao nível comunitário;
- d) Definirem princípios comuns para o seguimento a dar às recomendações de segurança e para a adaptação dos métodos de investigação ao progresso técnico e científico;
- e) Gerirem adequadamente os alertas precoces referidos no artigo 16.º;
- f) Estabelecerem regras de confidencialidade para o intercâmbio, de acordo com as regras nacionais, dos depoimentos de testemunhas e do tratamento de dados e de outros elementos referidos no artigo 9.º, inclusive nas relações com países terceiros;
- g) Organizarem, se adequado, acções de formação relevantes para os investigadores;

- h) Promoverem a cooperação com os órgãos de investigação de países terceiros e com as organizações internacionais de investigação de acidentes marítimos nos domínios abrangidos pela presente directiva;
- i) Prestarem todas as informações pertinentes aos órgãos de investigação que efectuem investigações de segurança.

Artigo 11.º

Custos

1. Caso as investigações de segurança envolvam dois ou mais Estados-Membros, as respectivas actividades não dão origem à cobrança de encargos.
2. Caso seja solicitada a assistência de um Estado-Membro que não esteja envolvido na investigação de segurança, os Estados-Membros acordam no reembolso dos custos incorridos.

Artigo 12.º

Cooperação com países terceiros legitimamente interessados

1. Os Estados-Membros devem cooperar, no maior grau possível, com os países terceiros legitimamente interessados numa investigação de segurança.
2. Os países terceiros legitimamente interessados devem poder associar-se, de comum acordo, a uma investigação de segurança conduzida por um Estado-Membro nos termos da presente directiva em qualquer fase da investigação.
3. A cooperação de um Estado-Membro numa investigação de segurança conduzida por um país terceiro legitimamente interessado não prejudica os deveres de investigação e de notificação nos termos da presente directiva. Caso um país terceiro legitimamente interessado esteja a conduzir uma investigação de segurança que envolva um ou mais Estados-Membros, os Estados-Membros podem decidir abster-se de uma investigação paralela, desde que a investigação conduzida pelo país terceiro seja efectuada de acordo com o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI.

Artigo 13.º

Preservação dos elementos de prova

Os Estados-Membros devem tomar medidas para assegurar que as partes envolvidas em acidentes e incidentes abrangidos pela presente directiva diligenciem no sentido de:

- a) Salvar toda a informação contida em cartas marítimas, diários de bordo e registos electrónicos, magnéticos e de vídeo, incluindo os dados dos VDR e de outros dispositivos electrónicos relativos ao período que antecedeu, em que se passou e que se seguiu ao acidente;

- b) Prevenir o apagamento por sobreposição ou outra alteração dessa informação;
- c) Proteger de interferências qualquer outro equipamento que se possa razoavelmente considerar pertinente para a investigação de segurança ao acidente;
- d) Recolher e resguardar sem demora todos os elementos de prova para os fins das investigações de segurança.

Artigo 14.º

Relatórios de acidentes

1. A investigação de segurança efectuada nos termos da presente directiva deve ser objecto de relatório, apresentado num formato definido pelos órgãos de investigação de acordo com as secções pertinentes do anexo I e publicado.

Os órgãos de investigação podem decidir que uma investigação de segurança que não diga respeito a um acidente marítimo muito grave ou grave, consoante o caso, e cujos resultados não sejam susceptíveis de contribuir para a prevenção de acidentes e incidentes futuros, seja objecto de um relatório simplificado a publicar.

2. Os órgãos de investigação devem envidar todos os esforços para disponibilizar o relatório referido no n.º 1, incluindo as suas conclusões e eventuais recomendações, ao público e, em especial, ao sector marítimo, nos 12 meses seguintes à data do acidente. Se não for possível produzir o relatório final a tempo, deve ser publicado um relatório provisório nos 12 meses seguintes à data do acidente.

3. O órgão de investigação do Estado-Membro investigador principal deve enviar cópia do relatório final, simplificado ou provisório à Comissão. Deve ter em conta as eventuais observações técnicas da Comissão sobre relatórios finais, que não alterem as conclusões na sua substância, a fim de melhorar a qualidade do relatório da forma mais adequada à consecução do objectivo da presente directiva.

Artigo 15.º

Recomendações de segurança

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as recomendações de segurança formuladas pelos órgãos de investigação sejam devidamente tidas em conta pelos seus destinatários e, caso se justifique, tenham o seguimento devido no respeito do direito comunitário e internacional.
2. Nos casos em que tal se justifique, o órgão de investigação ou a Comissão formulam recomendações de segurança com base numa análise de dados sucinta e nos resultados globais das investigações de segurança realizadas.
3. As recomendações de segurança nunca apuram responsabilidade nem imputam culpa por um acidente.

*Artigo 16.º***Sistema de alerta precoce**

Sem prejuízo do direito que lhe assiste de emitir um alerta precoce, o órgão de investigação de um Estado-Membro que, em qualquer fase da investigação de segurança, considere necessária uma intervenção urgente ao nível da Comunidade para prevenir o risco de novos acidentes, deve informar rapidamente a Comissão da necessidade de emissão de um alerta precoce.

Se necessário, a Comissão emite um aviso à atenção das autoridades competentes de todos os outros Estados-Membros, do sector marítimo e dos interessados directos.

*Artigo 17.º***Base de dados europeia dos acidentes marítimos**

1. Os dados relativos a acidentes e incidentes marítimos são conservados e analisados por meio de uma base de dados electrónica europeia, criada pela Comissão e designada Plataforma Europeia de Informações sobre Acidentes Marítimos (EMCIP).

2. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão dos nomes das entidades autorizadas a aceder à base de dados.

3. Os órgãos de investigação dos Estados-Membros devem notificar a Comissão dos acidentes e incidentes marítimos da forma prevista no anexo II. Devem ainda fornecer os dados resultantes das investigações de segurança à Comissão segundo o modelo da base de dados EMCIP.

4. A Comissão e os Estados-Membros devem desenvolver o modelo da base de dados e um método para estabelecer o calendário e as modalidades da notificação dos dados.

*Artigo 18.º***Tratamento justo dos marítimos**

Em conformidade com o seu direito nacional, os Estados-Membros devem ter em conta as disposições pertinentes das Directivas da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo nas águas sob sua jurisdição.

*Artigo 19.º***Comité**

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) criado pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002 ⁽¹⁾.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de dois meses.

⁽¹⁾ JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

*Artigo 20.º***Competência para alteração**

A Comissão pode actualizar as definições dadas na presente directiva e as referências feitas a actos comunitários e a instrumentos da OMI a fim de as alinhar pelas medidas comunitárias ou da OMI que tenham entrado em vigor, sob reserva do respeito dos limites da presente directiva.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 19.º

A Comissão pode igualmente alterar os anexos, nos mesmos termos.

As alterações do Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI podem ser excluídas do âmbito de aplicação da presente directiva, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002.

*Artigo 21.º***Medidas adicionais**

Nada na presente directiva obsta a que os Estados-Membros tomem outras medidas de segurança marítima para além das previstas na presente directiva, desde que tais medidas não violem o disposto na presente directiva, não afectem de modo algum a realização do seu objectivo, nem ponham em perigo a consecução do seu objectivo.

*Artigo 22.º***Sanções**

Os Estados-Membros devem estabelecer o regime de sanções aplicáveis em caso de infracção às disposições nacionais aprovadas para efeitos da presente directiva e tomar as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

*Artigo 23.º***Relatório de aplicação**

A Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, de cinco em cinco anos, sobre a aplicação e o cumprimento da presente directiva e, se necessário, propõe novas medidas à luz das recomendações nele contidas.

*Artigo 24.º***Alteração de actos em vigor**

1. É revogado o artigo 12.º da Directiva 1999/35/CE.
2. É revogado o artigo 11.º da Directiva 2002/59/CE.

*Artigo 25.º***Transposição**

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 17 de Junho de 2011.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

*Artigo 26.º***Entrada em vigor**

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

*Artigo 27.º***Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 23 de Abril de 2009.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho

O Presidente

P. NEČAS

ANEXO I

Conteúdo do relatório de investigação de segurança

Introdução

Nesta parte identificar-se-á o objectivo da investigação e precisar-se-á que uma recomendação de segurança não pode, em caso algum, criar uma presunção de responsabilidade ou culpa, e que o relatório não é redigido, em termos de conteúdo e estilo, com o intuito de ser utilizado em acções judiciais.

(O relatório não deve fazer qualquer referência a depoimentos de testemunhas nem associar ninguém nele mencionado a pessoas que tenham prestado depoimento no decurso da investigação de segurança.)

1. RESUMO

Nesta parte expor-se-ão os factos essenciais do acidente ou incidente marítimo: o que aconteceu, quando, onde e como; e declarar-se-á igualmente se do acidente ou incidente resultaram mortes, ferimentos, avarias no navio ou na carga e danos a terceiros ou ao ambiente.

2. ELEMENTOS FACTUAIS

Esta parte compreende um conjunto de secções distintas, nas quais se consignará um conjunto suficiente de informações que o órgão de investigação considere factuais para fundamentar a análise e facilitar a compreensão do relatório.

Nestas secções consignar-se-ão, nomeadamente, as seguintes informações:

2.1. Dados do navio

Bandeira/registo

Identificação do navio

Características principais

Propriedade e gestão

Elementos relativos à construção

Tripulação mínima de segurança

Carga autorizada.

2.2. Dados da viagem

Portos de escala

Tipo de viagem

Elementos relativos à carga

Tripulação.

2.3. Informações relativas ao acidente ou incidente marítimo

Tipo de acidente ou incidente marítimo

Data e hora

Coordenadas e local do acidente ou incidente marítimo

Envolvente exterior e interior

Serviço e segmento da viagem do navio

Local a bordo

Dados relativos ao factor humano

Consequências (para as pessoas, o navio, a carga ou o ambiente, outras).

2.4. Envolvimento das autoridades costeiras e intervenções de emergência

Entidades envolvidas

Meios utilizados

Celeridade da intervenção

Medidas tomadas

Resultados obtidos.

3. DESCRIÇÃO

Nesta parte reconstituir-se-á o acidente ou incidente marítimo, na sequência cronológica das ocorrências que se passaram antes, durante e após o acidente ou incidente, e o envolvimento de cada elemento interveniente (isto é, pessoa, material, envolvente, equipamento, agente externo). O período abrangido pelo relato dependerá do intervalo de tempo em que se tiverem verificado as ocorrências acidentais que contribuíram directamente para o acidente ou incidente marítimo. Esta parte compreende todos os dados pertinentes da investigação de segurança, incluindo os resultados de exames ou testes.

4. ANÁLISE

Esta parte compreende um conjunto de secções distintas, nas quais se efectuará a análise de cada ocorrência acidental, com observações sobre os resultados dos exames ou testes efectuados no decurso da investigação de segurança e as eventuais medidas de segurança já tomadas para prevenir acidentes marítimos.

Essas secções deverão contemplar questões como:

- o contexto e o meio em que se verificou a ocorrência acidental,
- os erros e omissões cometidos, as ocorrências envolvendo matérias perigosas, os efeitos ambientais, a falha de equipamentos e os factores externos,
- os factores contributivos envolvendo funções de pessoas, operações de bordo, a gestão em terra ou incidências da regulamentação.

As análises e observações devem permitir que o relatório chegue a conclusões lógicas, estabelecendo todos os factores contributivos, incluindo aqueles a que estão associados riscos para os quais as defesas preconizadas, destinadas a prevenir ocorrências acidentais e/ou a eliminar ou minimizar as suas consequências, são consideradas inadequadas ou inexistentes.

5. CONCLUSÕES

Nesta parte sistematizar-se-ão os factores contributivos estabelecidos e as defesas (materiais, funcionais, simbólicas ou processuais) inexistentes ou inadequadas relativamente aos quais haverá que tomar medidas de segurança destinadas a prevenir acidentes marítimos.

6. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Esta parte do relatório conterá, caso se justifique, recomendações de segurança derivadas das análises e conclusões e relacionadas com aspectos específicos, nomeadamente a legislação, o desenho naval, os procedimentos, as inspecções, a gestão, a higiene e segurança no trabalho, a formação, os trabalhos de reparação, a manutenção, a assistência de terra e as intervenções de emergência.

As recomendações de segurança serão dirigidas às entidades mais bem colocadas para as executar, nomeadamente os proprietários e gestores de navios, as organizações reconhecidas, as autoridades marítimas, os serviços de tráfego marítimo, os serviços de emergência, as organizações internacionais do sector marítimo e as instituições europeias, com o objectivo de prevenir acidentes marítimos.

Esta parte conterá também as eventuais recomendações de segurança provisórias feitas ou quaisquer acções de segurança tomadas no decurso da investigação de segurança.

7. APÊNDICES

Caso se justifique, serão apensos ao relatório, em papel e/ou suporte electrónico, os seguintes elementos informativos (lista não exaustiva):

- fotografias, videogravações, audiogravações, cartas marítimas, desenhos,
 - normas aplicáveis,
 - termos técnicos e abreviaturas utilizados,
 - estudos específicos no domínio da segurança,
 - diversos.
-

ANEXO II

DADOS A INCLUIR NA NOTIFICAÇÃO DE ACIDENTES OU INCIDENTES MARÍTIMOS**(Parte da Plataforma Europeia de Informações sobre Acidentes Marítimos)**

NB: Os sublinhados indicam que, para o item em questão, e no caso de vários navios estarem envolvidos no acidente ou incidente marítimo, devem ser fornecidos os dados relativos a cada navio.

01. Estado-Membro responsável / pessoa a contactar
02. Estado-Membro investigador
03. Função do Estado-Membro
04. Estado costeiro afectado
05. Número de Estados legitimamente interessados
06. Estados legitimamente interessados
07. Entidade notificadora
08. Hora da notificação
09. Data da notificação
10. Nome do navio
11. Número OMI / letras do distintivo do navio
12. Bandeira do navio
13. Tipo de acidente ou incidente marítimo
14. Tipo do navio
15. Data do acidente ou incidente marítimo
16. Hora do acidente ou incidente marítimo
17. Posição – latitude
18. Posição – longitude
19. Local do acidente ou incidente marítimo
20. Porto de largada
21. Porto de destino
22. Esquema de separação do tráfego
23. Segmento da viagem
24. Serviço do navio
25. Local a bordo
26. Vítimas mortais:
 - Tripulantes
 - Passageiros
 - Outras pessoas
27. Feridos graves:
 - Tripulantes
 - Passageiros
 - Outras pessoas

- 28. Poluição
 - 29. Avarias do navio
 - 30. Avarias da carga
 - 31. Outros danos
 - 32. Breve descrição do acidente ou incidente marítimo
 - 33. Descrição breve dos motivos para não ser efectuada uma investigação de segurança
-

DIRECTIVA 2009/20/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO
de 23 de Abril de 2009
relativa ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos
(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) Um dos elementos da política comunitária de transportes marítimos consiste em reforçar a qualidade da marinha mercante mediante uma maior responsabilização de todos os operadores económicos.
- (2) Foram já aprovadas medidas dissuasivas nos termos da Directiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Setembro de 2005, relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infracções ⁽⁴⁾.
- (3) Em 9 de Outubro de 2008, os Estados-Membros aprovaram uma declaração em que reconhecem por unanimidade a importância da aplicação do Protocolo de 1996 à Convenção de 1976 sobre a Limitação da Responsabilidade em Matéria de Créditos Marítimos por todos os Estados-Membros.
- (4) O dever de subscrever um seguro permitirá garantir uma melhor protecção das vítimas. Contribuirá também para a exclusão dos navios que não estejam em conformidade com as normas e possibilitará o restabelecimento da concorrência entre os operadores. Além disso, na sua Resolução A 898(21), a Organização Marítima Internacional convidou os Estados a que instassem os proprietários de navios a subscreverem um seguro adequado.

⁽¹⁾ JO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 29 de Março de 2007 (JO C 27 E de 31.1.2008, p. 166), Posição Comum do Conselho de 9 de Dezembro de 2008 (JO C 330 E de 30.12.2008, p. 7) e Posição do Parlamento Europeu de 11 de Março de 2009 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 255 de 30.9.2005, p. 11.

(5) O incumprimento das disposições da presente directiva deverá ser corrigido. A Directiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto (reformulação) ⁽⁵⁾, prevê já a detenção do navio na falta dos certificados que se devem encontrar a bordo. No entanto, é conveniente dar a possibilidade de expulsar um navio que não disponha de certificado de seguro. As formas da expulsão deverão permitir a rectificação da situação dentro de um prazo razoável.

(6) Atendendo a que os objectivos da presente directiva, nomeadamente a introdução e aplicação de medidas adequadas no domínio da política do transporte marítimo, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à sua dimensão, ser mais bem atingidos ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade, consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objecto

A presente directiva estabelece as normas aplicáveis a determinados aspectos dos deveres que incumbem aos proprietários dos navios no que respeita ao seguro em matéria de créditos marítimos.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A presente directiva aplica-se aos navios de arqueação bruta igual ou superior a 300.

2. A presente directiva não se aplica a navios de guerra, navios de guerra auxiliares ou outros navios de propriedade do Estado ou por ele explorados e utilizados em serviço público não comercial.

3. A presente directiva não obsta à aplicação dos regimes estabelecidos pelos instrumentos em vigor em cada Estado-Membro e enumerados no anexo.

⁽⁵⁾ Ver página 57 de presente Jornal Oficial.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Proprietário de navio», o proprietário registado de um navio de mar ou qualquer outra pessoa responsável pela exploração do navio, como por exemplo o afretador em casco nu;
- b) «Seguro», o seguro com ou sem franquia, que inclui, por exemplo, um seguro de indemnização do tipo geralmente fornecido pelos membros do Grupo Internacional de Clubes de P&I, e outras formas eficazes de seguro (incluindo o seguro próprio comprovado) e de garantia financeira que oferecem condições de cobertura similares;
- c) «Convenção de 1996», o texto consolidado da Convenção de 1976 sobre a Limitação da Responsabilidade em Matéria de Créditos Marítimos aprovada pela Organização Marítima Internacional (IMO), com a redacção que lhe foi dada pelo Protocolo de 1996.

Artigo 4.º

Seguro em matéria de créditos marítimos

1. Os Estados-Membros devem exigir que os proprietários de navios que arvoem a sua bandeira subscrevam um seguro que cubra esses navios.
2. Os Estados-Membros devem exigir que os proprietários de navios que arvoem uma bandeira que não seja a sua tenham subscrito um seguro quando esses navios entrarem num porto sob a sua jurisdição. Isto não impede os Estados-Membros de exigirem o cumprimento do mesmo dever, se tal for conforme ao direito internacional, quando esses navios operarem nas suas águas territoriais.
3. O seguro referido nos n.ºs 1 e 2 deve cobrir os créditos marítimos sujeitos a limitação ao abrigo da Convenção de 1996. O montante do seguro para todos e cada um dos navios por incidente deve ser igual ao montante máximo aplicável para a limitação da responsabilidade estabelecido na Convenção de 1996.

Artigo 5.º

Inspeções, cumprimento, expulsão do porto e recusa de acesso aos portos

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as inspeções de navios em portos sob a sua jurisdição nos termos da Directiva 2009/16/CE incluam a verificação de que o certificado a que se refere o artigo 6.º se encontra a bordo do navio.

2. Se o certificado a que se refere o artigo 6.º não se encontrar a bordo, e sem prejuízo da Directiva 2009/16/CE que prevê a detenção dos navios quando estejam em causa questões de segurança, a autoridade competente pode emitir uma ordem de expulsão do navio, que é notificada à Comissão, aos outros Estados-Membros e ao Estado de bandeira interessado. Como resultado da emissão dessa ordem de expulsão, todos os Estados-Membros devem recusar a entrada desse navio em qualquer dos seus portos até que o proprietário do navio apresente o certificado a que se refere o artigo 6.º.

Artigo 6.º

Certificados de seguro

1. A existência do seguro referido no artigo 4.º deve ser comprovada por um ou mais certificados emitidos pela respectiva seguradora e que devem encontrar-se a bordo do navio.
2. Os certificados emitidos pela seguradora devem incluir as seguintes informações:
 - a) Nome do navio, número IMO e porto de registo;
 - b) Nome do proprietário e local do seu estabelecimento principal;
 - c) Tipo e duração do seguro;
 - d) Nome e local do estabelecimento principal da seguradora e, se for o caso, local do estabelecimento no qual o seguro foi subscrito.
3. Se a língua utilizada nos certificados não for o inglês, o francês ou o espanhol, o texto deve ser acompanhado de uma tradução numa destas línguas.

Artigo 7.º

Sanções

Para os efeitos do n.º 1 do artigo 4.º, os Estados-Membros estabelecem um sistema de sanções pela violação das disposições legais nacionais aprovadas para efeitos da presente directiva e tomam todas as medidas necessárias para garantir que essas sanções sejam aplicadas. As sanções previstas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

Artigo 8.º

Relatórios

De três em três anos, e pela primeira vez antes de 1 de Janeiro de 2015, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação da presente directiva.

*Artigo 9.º***Transposição**

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva antes de 1 de Janeiro de 2012 e informar imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

*Artigo 10.º***Entrada em vigor**

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

*Artigo 11.º***Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 23 de Abril de 2009.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho

O Presidente

P. NEČAS

ANEXO

- Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 1992;
 - Convenção Internacional sobre a Responsabilidade e a Indemnização por Danos resultantes do Transporte por Mar de Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas, de 1996 (Convenção HNS);
 - Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil por Danos resultantes da Poluição causada por Combustível de Bancas, de 2001 (Convenção «Bancas»);
 - Convenção Internacional de Nairobi sobre a Remoção dos Destroços, de 2007 (Convenção «Remoção dos Destroços»);
 - Regulamento (CE) n.º 392/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente.
-

DIRECTIVA 2009/21/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 23 de Abril de 2009

relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

(1) A segurança do transporte marítimo comunitário e dos cidadãos que o utilizam e a protecção do ambiente deverão ser constantemente garantidas.

(2) No que respeita ao transporte marítimo internacional, foi estabelecido, com a aprovação de uma série de convenções das quais a Organização Marítima Internacional (IMO) é a depositária, um quadro geral que reforça a segurança marítima e a protecção do ambiente no que respeita à poluição causada pelos navios.

(3) Nos termos das disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), de 1982, e das convenções das quais a IMO é depositária (a seguir designadas «Convenções da IMO»), os Estados que são parte nesses instrumentos são responsáveis pela promulgação de leis e regulamentos e por tomarem todas as

restantes medidas necessárias para dar pleno e completo efeito a esses instrumentos, de modo a garantir que, do ponto de vista da segurança da vida humana no mar e da protecção do meio marinho, um navio está em condições de prestar o serviço a que se destina e é lotado com pessoal marítimo competente.

(4) Deverá ser tida em conta a Convenção do Trabalho Marítimo, aprovada pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) em 2006, que também regula as obrigações do Estado de bandeira.

(5) Em 9 de Outubro de 2008, os Estados-Membros aprovaram uma declaração em que reconhecem unanimemente a importância da aplicação das convenções internacionais relacionadas com as obrigações do Estado de bandeira para melhorar a segurança marítima e contribuir para prevenir a poluição causada pelos navios.

(6) A aplicação dos procedimentos recomendados pela IMO na sua circular MSC/Circ.1140/MEPC/Circ.424, de 20 de Dezembro de 2004, relativa à transferência de navios entre Estados, deverá contribuir para reforçar o disposto nas convenções da IMO e na legislação da Comunidade relativa à segurança marítima em matéria de mudança de bandeira e aumentar a transparência das relações entre os Estados de bandeira, no interesse da segurança marítima.

(7) A disponibilidade de informações sobre os navios que arvoram a bandeira dos Estados-Membros, assim como sobre os navios que abandonaram os registos dos Estados-Membros, deverá melhorar a transparência do desempenho das frotas e contribuir para uma melhor monitorização do cumprimento das obrigações do Estado de bandeira e para garantir a existência de condições equitativas entre as administrações.

(8) A fim de ajudar os Estados-Membros a continuar a melhorar o seu desempenho enquanto Estados de bandeira, deveria proceder-se regularmente a uma auditoria da sua administração.

(9) Uma certificação de qualidade dos procedimentos administrativos conforme com as normas da Organização Internacional de Normalização (ISO) ou equivalentes deverá constituir mais uma garantia de condições equitativas entre administrações de qualidade.

⁽¹⁾ JO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 29 de Março de 2007 (JO C 27 E de 31.1.2008, p. 140), Posição Comum do Conselho de 9 de Dezembro de 2008 (JO C 330 E de 30.12.2008, p. 13) e Posição do Parlamento Europeu de 11 de Março de 2009 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

(10) As medidas necessárias à aplicação da presente directiva 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 Comissão ⁽¹⁾.

(11) Atendendo a que os objectivos da presente directiva, nomeadamente a introdução e aplicação de medidas adequadas no domínio da política do transporte marítimo, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem pois, devido à sua dimensão, ser melhor atingidos a nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objecto

1. A presente directiva tem por objectivo:

- a) Garantir que os Estados-Membros cumpram de forma eficaz e coerente as suas obrigações enquanto Estados de bandeira; e
- b) Reforçar a segurança e prevenir a poluição causada pelos navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro.

2. A presente directiva é aplicável sem prejuízo da legislação marítima comunitária enumerada no n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 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) ⁽²⁾ nem da Directiva 1999/63/CE do Conselho, de 21 de Junho de 1999, respeitante ao acordo relativo à organização do tempo de trabalho dos marítimos celebrado pela Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA) e pela Federação dos Sindicatos dos Transportes da União Europeia (FST) ⁽³⁾.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

A presente directiva aplica-se à administração do Estado de bandeira que o navio arvora.

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

⁽³⁾ JO L 167 de 2.7.1999, p. 33.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Navio», um navio ou uma embarcação que arvore a bandeira de um Estado-Membro abrangido pelas convenções aplicáveis da IMO e em relação ao qual seja exigido um certificado;
- b) «Administração», as autoridades competentes do Estado-Membro cuja bandeira o navio arvora;
- c) «Organização reconhecida», uma organização reconhecida nos termos do Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas (reformulação) ⁽⁴⁾;
- d) «Certificados», os certificados oficiais emitidos em relação às convenções aplicáveis da IMO;
- e) «Auditoria IMO», a auditoria realizada nos termos do disposto na Resolução A.974 (24), aprovada pela Assembleia da IMO de 1 de Dezembro de 2005.

Artigo 4.º

Condições de autorização para um navio operar

1. Antes de autorizar a operação de um navio ao qual tenha sido concedido o direito de arvorar a sua bandeira, o respectivo Estado-Membro deve tomar as medidas que considerar adequadas para se certificar de que o navio em causa respeita as regras e normas internacionais aplicáveis. Em particular, deve verificar os registos de segurança do navio por todos os meios razoáveis. Se necessário, deve consultar o Estado de bandeira anterior para determinar se as eventuais anomalias ou questões de segurança por ele identificadas continuam por resolver.

2. Sempre que outro Estado de bandeira solicite informações sobre um navio que tenha arvorado anteriormente a bandeira de um Estado-Membro, este faculta prontamente ao referido Estado de bandeira dados sobre as anomalias por resolver e quaisquer outras informações relevantes relacionadas com a segurança.

⁽⁴⁾ Ver página 11 do presente Jornal Oficial.

*Artigo 5.º***Detenção de um navio que arvora a bandeira de um Estado-Membro**

Quando a administração de um Estado-Membro for informada de que um navio que arvora a bandeira deste foi detido pelo Estado do porto, deve, de acordo com o procedimento que tenha estabelecido para o efeito, verificar se o navio foi objecto das medidas necessárias para dar cumprimento às regulamentações e convenções aplicáveis da IMO.

*Artigo 6.º***Medidas de acompanhamento**

Os Estados-Membros asseguram que pelo menos as seguintes informações sobre os navios que arvoram a sua bandeira sejam mantidas e estejam prontamente acessíveis para efeitos da presente directiva:

- a) Identificação do navio (nome, número IMO, etc.);
- b) Datas das vistorias, incluindo vistorias adicionais e complementares eventualmente realizadas, e das auditorias;
- c) Identificação das organizações reconhecidas envolvidas na certificação e na classificação do navio;
- d) Identificação da autoridade competente que inspeccionou o navio nos termos das disposições relativas ao controlo pelo Estado do porto e datas das inspecções;
- e) Resultado das inspecções efectuadas no âmbito do controlo pelo Estado do porto (Deficiências: sim ou não; Detenções: sim ou não);
- f) Informações sobre acidentes marítimos;
- g) Identificação dos navios que tenham deixado de arvorar a bandeira do Estado-Membro em causa nos últimos 12 meses.

*Artigo 7.º***Auditorias**

Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para que as respectivas administrações sejam submetidas a auditorias IMO pelo menos uma vez em cada sete anos, sob reserva de uma resposta positiva da IMO a um pedido atempadamente apresentado pelo Estado-Membro em causa, e publicam os resultados das auditorias de acordo com a legislação nacional aplicável em matéria de confidencialidade.

Este artigo caduca o mais tardar em 17 de Junho de 2017 ou em data anterior, de acordo com o que for estabelecido pela Comissão nos termos do procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 10.º, se entrar em vigor um regime obrigatório de auditoria dos Estados-Membros da IMO.

*Artigo 8.º***Sistema de gestão da qualidade e avaliação interna**

1. Até 17 de Junho de 2012, cada Estado-Membro desenvolve, aplica e mantém um sistema de gestão da qualidade para os aspectos operacionais das actividades da sua administração relacionadas com o Estado de bandeira. Esse sistema de gestão da qualidade deve ser certificado de acordo com as normas de qualidade aplicáveis a nível internacional.

2. Os Estados-Membros que figurem na lista negra ou figurem há dois anos consecutivos na lista cinzenta, publicadas no relatório anual mais recente do Memorando de Acordo de Paris sobre o controlo dos navios pelo Estado do porto (a seguir designado «MA de Paris»), enviam à Comissão, no prazo de quatro meses após a publicação do referido relatório, um relatório sobre o desempenho do seu Estado de bandeira.

O relatório identifica e analisa as principais razões para o incumprimento que conduziram às detenções e às deficiências que levaram à inclusão na lista negra ou na lista cinzenta.

*Artigo 9.º***Relatórios**

De cinco em cinco anos, e pela primeira vez, até 17 de Junho de 2012, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação da presente directiva.

Esse relatório deve incluir uma avaliação do desempenho dos Estados-Membros como Estados de bandeira.

*Artigo 10.º***Comité**

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), instituído pelo artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.

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

*Artigo 11.º***Transposição**

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor, até 17 de Junho de 2011, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva e informar a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

*Artigo 12.º***Entrada em vigor**

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

*Artigo 13.º***Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 23 de Abril de 2009.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho

O Presidente

P. NEČAS

Preço das assinaturas 2009 (sem IVA, portes para expedição normal incluídos)

Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	1 000 EUR por ano (*)
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	100 EUR por mês (*)
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, edição impressa + CD-ROM anual	22 línguas oficiais da UE	1 200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série L, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	700 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série L, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	70 EUR por mês
Jornal Oficial da União Europeia, série C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	400 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	40 EUR por mês
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, CD-ROM mensal (cumulativo)	22 línguas oficiais da UE	500 EUR por ano
Suplemento do Jornal Oficial (série S), Adjudicações e Contratos Públicos, CD-ROM, duas edições por semana	Multilingue: 23 línguas oficiais da UE	360 EUR por ano (= 30 EUR por mês)
Jornal Oficial da União Europeia, série C — Concursos	Língua(s) de acordo com o concurso	50 EUR por ano

(*) Venda avulsa: até 32 páginas: 6 EUR
de 33 a 64 páginas: 12 EUR
mais de 64 páginas: preço fixado caso a caso

O *Jornal Oficial da União Europeia*, publicado nas línguas oficiais da União Europeia, pode ser assinado em 22 versões linguísticas. Compreende as séries L (Legislação) e C (Comunicações e Informações).

Cada versão linguística constitui uma assinatura separada.

Por força do Regulamento (CE) n.º 920/2005 do Conselho, publicado no Jornal Oficial L 156 de 18 de Junho de 2005, nos termos do qual as instituições da União Europeia não estão temporariamente vinculadas à obrigação de redigir todos os seus actos em irlandês nem a proceder à sua publicação nessa língua, os Jornais Oficiais publicados em irlandês são comercializados à parte.

A assinatura do Suplemento do Jornal Oficial (série S — Adjudicações e Contratos Públicos) reúne a totalidade das 23 versões linguísticas oficiais num CD-ROM multilingue único.

A pedido, a assinatura do *Jornal Oficial da União Europeia* dá direito à recepção dos diversos anexos do Jornal Oficial. Os assinantes são avisados da publicação dos anexos através de um «Aviso ao leitor» inserido no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Vendas e assinaturas

As publicações pagas editadas pelo Serviço das Publicações estão disponíveis através da nossa rede de distribuidores comerciais, cuja lista está disponível na internet no seguinte endereço:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_pt.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferece acesso directo e gratuito ao direito da União Europeia. Este sítio permite consultar o *Jornal Oficial da União Europeia* e inclui igualmente os tratados, a legislação, a jurisprudência e os actos preparatórios da legislação.

Para mais informações sobre a União Europeia, consultar: <http://europa.eu>