

**DIRETIVA (UE) 2017/2110 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO****de 15 de novembro de 2017****relativa a um sistema de inspeções para a segurança da exploração de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares, e que altera a Diretiva 2009/16/CE e revoga a Diretiva 1999/35/CE do Conselho****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário <sup>(2)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) O direito da União relativo a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de passageiros de alta velocidade remonta a 1999. É agora necessário atualizar esse direito a fim de ter em conta os progressos realizados na aplicação do regime de inspeção pelo Estado do porto criado pela Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup>, bem como a experiência adquirida com a aplicação do Memorando de Acordo de Paris sobre o Controlo dos navios pelo Estado do porto, assinado em Paris em 26 de janeiro de 1982.
- (2) O balanço de qualidade realizado no âmbito do Programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT) mostra que o quadro jurídico da União que regula a segurança dos navios de passageiros deu origem a um nível de segurança comum para os navios de passageiros na União. Esse balanço mostra igualmente que, devido ao modo como o direito da União relativo à segurança dos passageiros foi evoluindo ao longo do tempo para dar resposta a diferentes necessidades e situações, se verifica um certo grau de sobreposição e duplicação que pode e deve ser racionalizado e simplificado, a fim de reduzir os encargos administrativos que recaem sobre os armadores e de racionalizar os esforços desenvolvidos pelas administrações marítimas dos Estados-Membros.
- (3) A maior parte dos Estados-Membros já combina, sempre que possível, vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de navios ro-ro de passageiros com outros tipos de vistorias e inspeções, ou seja, vistorias pelo Estado de bandeira e inspeções pelo Estado do porto. A fim de reduzir ainda mais as atividades de inspeção e de maximizar o tempo em que os navios ou as embarcações podem ser comercialmente explorados sem prejuízo da manutenção de normas elevadas de segurança, os navios sujeitos a inspeções pelo Estado do porto deverão ser transferidos de modo a serem abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2009/16/CE. O âmbito de aplicação da presente diretiva deverá ser limitado aos navios que prestam serviços regulares de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de passageiros de alta velocidade entre os portos de um Estado-Membro ou entre um porto situado num Estado-Membro e um porto situado num país terceiro caso a bandeira do navio seja a mesma que a do Estado-Membro em causa. No que diz respeito aos navios que efetuam serviços regulares de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de passageiros de alta velocidade entre um Estado-Membro e um país terceiro, a Diretiva 2009/16/CE deverá aplicar-se se a bandeira não for a mesma que a bandeira do Estado-Membro em causa.
- (4) O conceito de «Estado de acolhimento» foi introduzido pela Diretiva 1999/35/CE do Conselho <sup>(4)</sup> a fim de facilitar a cooperação com os países terceiros antes do alargamento da União de 2004. Este conceito deixou de ser pertinente, pelo que deverá ser suprimido.

<sup>(1)</sup> JO C 34 de 2.2.2017, p. 176.

<sup>(2)</sup> Posição do Parlamento Europeu de 4 de outubro de 2017 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 23 de outubro de 2017.

<sup>(3)</sup> Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (JO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

<sup>(4)</sup> Diretiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade (JO L 138 de 1.6.1999, p. 1).

- (5) A Diretiva 1999/35/CE estabeleceu que os Estados de acolhimento devem efetuar, de 12 em 12 meses, uma vistoria específica e uma vistoria durante um serviço regular. Embora o objetivo deste requisito consistisse em garantir que essas duas vistorias sejam efetuadas com um intervalo suficiente entre elas, o balanço de qualidade realizado no âmbito do Programa REFIT demonstrou que tal nem sempre acontece. A fim de clarificar o regime de inspeções e de assegurar a existência de um quadro de inspeção harmonizado que garanta um nível de segurança elevado, tendo ao mesmo tempo em conta as necessidades comuns dos serviços de passageiros, deverá esclarecer-se que as duas inspeções anuais deverão ser realizadas a intervalos regulares de cerca de seis meses. Se o navio estiver em exploração, essas inspeções consecutivas deverão ser realizadas com um intervalo não inferior a quatro meses nem superior a oito meses.
- (6) A Diretiva 1999/35/CE faz referência a «vistorias», e não a «inspeções». O termo vistoria é utilizado em convenções internacionais para indicar a obrigação que incumbe aos Estados de bandeira de verificar a conformidade dos navios com as normas internacionais e de emitir ou renovar, consoante o caso, certificados. No entanto, o regime especial de inspeção de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de alta velocidade não pode ser considerado uma vistoria, não sendo, e não podendo ser, os formulários de inspeção pertinentes considerados como certificados de navegabilidade. Por conseguinte, o termo «vistoria» deverá ser substituído pelo termo «inspeção» quando se fizer referência a vistorias específicas, tal como estabelecido atualmente na Diretiva 1999/35/CE.
- (7) Tendo em conta o seu perfil de risco específico, os navios de passageiros ro-ro e as embarcações de passageiros de alta velocidade deverão ser inspecionados regularmente, a título prioritário. As inspeções de navios de passageiros ro-ro e de embarcações de passageiros de alta velocidade abrangidas pelo âmbito da Diretiva 2009/16/CE deverão ser incluídas no número total de inspeções anuais efetuadas por cada Estado-Membro.
- (8) Os custos relacionados com inspeções que levem à proibição da partida de navios deverão ser suportados pela companhia.
- (9) A fim de ter em conta a evolução a nível internacional e a experiência adquirida, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à não aplicação, para efeitos da presente diretiva, de alterações dos instrumentos internacionais, se necessário, e à atualização das especificações técnicas. É particularmente importante que a Comissão proceda a consultas adequadas durante os seus trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre Legislar Melhor <sup>(1)</sup>. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratam da preparação dos atos delegados.
- (10) A Diretiva 2009/16/CE deverá ser alterada a fim de assegurar que o teor e a frequência das inspeções dos navios ro-ro de passageiros e das embarcações de passageiros de alta velocidade sejam mantidos. Por conseguinte, as disposições específicas aplicáveis às inspeções e às verificações de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de passageiros de alta velocidade em serviço regular elegíveis para controlo pelo Estado do porto deverão ser introduzidas na Diretiva 2009/16/CE.
- (11) Quando forem realizadas inspeções ao abrigo da Diretiva 2009/16/CE, deverão ser envidados todos os esforços possíveis para evitar que um navio seja indevidamente imobilizado ou atrasado.
- (12) Como as questões sanitárias, sociais e de segurança estão estreitamente interligadas, é importante ter em conta as condições de trabalho e de vida da tripulação a bordo e a formação e as qualificações dos seus membros.
- (13) Tendo em conta o ciclo completo de acompanhamento das visitas da Agência Europeia da Segurança Marítima, a Comissão deverá avaliar a aplicação da presente diretiva no prazo máximo de sete anos a contar do termo do prazo de transposição da presente diretiva, e apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o assunto. Os Estados-Membros deverão cooperar com a Comissão para recolher todas as informações necessárias para essa avaliação.
- (14) A fim de não impor encargos administrativos desproporcionados aos Estados-Membros sem litoral, uma regra de *minimis* deverá permitir que esses Estados-Membros derroguem das disposições da presente diretiva, o que significa que esses Estados-Membros não são obrigados a transpor a presente diretiva desde que cumpram determinados critérios.
- (15) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva, a saber, assegurar a exploração segura dos navios ro-ro de passageiros e das embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros dada a dimensão do mercado interno do transporte marítimo de passageiros e a natureza transfronteiriça da exploração desses navios e dessas embarcações na União e a nível

<sup>(1)</sup> JOL 123 de 12.5.2016, p. 1.

internacional, mas podem ser mais bem alcançados a nível da União criando um nível comum de segurança e evitando distorções da concorrência, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esses objetivos.

- (16) A fim de aumentar a coerência e a clareza jurídicas, e tendo em conta o número de alterações em causa, a Diretiva 1999/35/CE deverá ser revogada, e a Diretiva 2009/16/CE deverá ser alterada,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

#### Artigo 1.º

#### Âmbito de aplicação

1. A presente diretiva aplica-se a navios ro-ro de passageiros e a embarcações de passageiros de alta velocidade:
  - a) Que operem em serviço regular entre um porto de um Estado-Membro e um porto de um país terceiro em que a bandeira do navio seja a mesma que a do Estado-Membro em questão; ou
  - b) Que operem em serviço regular efetuando viagens domésticas em zonas marítimas em que os navios da classe A podem operar nos termos do artigo 4.º da Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>.
2. A presente diretiva não se aplica aos navios ro-ro de passageiros e às embarcações de passageiros de alta velocidade abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2009/16/CE.
3. Os Estados-Membros podem aplicar a presente diretiva aos navios ro-ro de passageiros e às embarcações de passageiros de alta velocidade que operem em serviço regular efetuando viagens domésticas em zonas marítimas distintas das referidas no n.º 1, alínea b).
4. Os Estados-Membros sem portos marítimos que possam comprovar que, do total dos navios que fizeram escala anualmente nos seus portos fluviais durante os três anos precedentes, menos de 5 % são navios de passageiros ou embarcações de passageiros de alta velocidade abrangidos pela presente diretiva, podem derrogar das disposições da presente diretiva, com exceção da obrigação prevista no segundo parágrafo.

Até 21 de dezembro de 2019, os Estados-Membros que não tenham portos marítimos comunicam à Comissão o número total de navios e o número de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de passageiros de alta velocidade que fizeram escala nos seus portos durante o período de três anos referido no primeiro parágrafo, e, subsequentemente, informam anualmente a Comissão de qualquer alteração posterior desses números.

#### Artigo 2.º

#### Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- 1) «Navio ro-ro de passageiros», um navio equipado de forma a permitir o embarque e o desembarque diretos em marcha de veículos rodoviários ou ferroviários, que transporta mais de 12 passageiros;
- 2) «Embarcação de passageiros de alta velocidade», uma embarcação, tal como definida na regra 1 do capítulo X da SOLAS 74, que transporta mais de 12 passageiros;
- 3) «SOLAS 74», a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, incluindo os seus protocolos e as suas alterações, na sua versão atualizada;

<sup>(1)</sup> Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros (JO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

- 4) «Código das Embarcações de Alta Velocidade», o Código Internacional de Segurança das Embarcações de Alta Velocidade constante da Resolução MSC.36(63), de 20 de maio de 1994, do Comité de Segurança Marítima da OMI, ou o Código Internacional de Segurança das Embarcações de Alta Velocidade, de 2000 (Código HSC de 2000), constante da Resolução MSC.97(73) da OMI, de dezembro de 2000, na sua versão atualizada;
- 5) «HSSC», as diretrizes da OMI relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação, na sua versão atualizada;
- 6) «Serviço regular», uma série de travessias efetuadas por um navio ro-ro de passageiros ou por uma embarcação de passageiros de alta velocidade a fim de servir o tráfego entre dois ou mais portos, ou uma série de viagens de ou para o mesmo porto sem escalas intermédias:
  - a) Segundo um horário publicado; ou
  - b) Com uma regularidade ou frequência tais que constituam uma série manifestamente sistemática;
- 7) «Zona marítima», uma zona marítima ou uma rota marítima estabelecida nos termos do artigo 4.º da Diretiva 2009/45/CE;
- 8) «Certificados»:
  - a) Para os navios ro-ro de passageiros e as embarcações de passageiros de alta velocidade utilizados em viagens internacionais, os certificados de segurança emitidos em conformidade, respetivamente, com a SOLAS 74 ou com o Código das Embarcações de Alta Velocidade, juntamente com os registos de equipamento pertinentes em anexo;
  - b) Para os navios ro-ro de passageiros e as embarcações de passageiros de alta velocidade utilizados em viagens domésticas, os certificados de segurança emitidos em conformidade com a Diretiva 2009/45/CE, juntamente com os registos de equipamento pertinentes em anexo;
- 9) «Administração do Estado de bandeira», as autoridades competentes do Estado cuja bandeira o navio ro-ro de passageiros ou a embarcação de passageiros de alta velocidade está autorizado a arvorar;
- 10) «Viagem doméstica», uma viagem em zonas marítimas de um porto de um Estado-Membro para o mesmo porto ou para outro porto desse Estado-Membro;
- 11) «Companhia», uma organização ou uma pessoa que concordou em assumir todos os deveres e responsabilidades impostos pelo Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição (Código ISM), na sua versão atualizada, ou, nos casos em que não se aplique o capítulo IX da SOLAS 74, o proprietário do navio ro-ro de passageiros ou da embarcação de passageiros de alta velocidade ou qualquer outra organização ou pessoa, nomeadamente o gestor do navio ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela exploração do navio ro-ro de passageiros ou da embarcação de passageiros de alta velocidade;
- 12) «Inspetor», um agente administrativo do setor público ou outra pessoa, devidamente autorizado pela autoridade competente de um Estado-Membro para efetuar as inspeções previstas na presente diretiva, que é responsável perante essa autoridade competente e que satisfaz os critérios mínimos especificados no anexo XI da Diretiva 2009/16/CE;
- 13) «Autoridade competente do Estado-Membro», a autoridade designada pelo Estado-Membro nos termos da presente diretiva e responsável por desempenhar as funções que nela lhe são atribuídas.

### Artigo 3.º

#### Inspeção prévia

1. Antes de um navio ro-ro de passageiros ou de uma embarcação de passageiros de alta velocidade entrarem em exploração num serviço regular abrangido pela presente diretiva, as autoridades competentes do Estado-Membro realizam uma inspeção prévia a esse navio ou a essa embarcação, consistente em:
  - a) Uma verificação da sua conformidade com os requisitos previstos no anexo I; e
  - b) Uma inspeção, nos termos do anexo II, a fim de se certificarem de que o navio ou a embarcação satisfazem os requisitos necessários para a exploração segura de um serviço regular.
2. A inspeção prévia é efetuada por um inspetor.
3. Caso um Estado-Membro o solicite, as companhias fornecem provas da conformidade com os requisitos do anexo I antecipadamente, mas não mais de um mês antes da inspeção prévia.

## Artigo 4.º

**Exceções à obrigação de realizar a inspeção prévia**

1. Em caso de inspeções prévias, os Estados-Membros podem decidir não exigir o cumprimento de determinados requisitos ou procedimentos constantes dos anexos I e II aplicáveis a vistorias ou a inspeções anuais realizadas pelo Estado de bandeira nos seis meses anteriores, desde que os procedimentos e as orientações para as vistorias, especificados no HSSC, ou procedimentos destinados a alcançar o mesmo objetivo, tenham sido seguidos. Os Estados-Membros transferem as informações relevantes para a base de dados das inspeções, nos termos do artigo 10.º.
2. Quando um navio ro-ro de passageiros ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade se prepararem para iniciar um serviço regular, o Estado-Membro pode ter em conta as inspeções e as vistorias anteriormente realizadas a esse navio ou a essa embarcação para a sua exploração noutra serviço regular abrangido pela presente diretiva. Se o Estado-Membro considerar que essas inspeções e vistorias anteriores são satisfatórias e válidas para as novas condições de exploração, as inspeções previstas no artigo 3.º, n.º 1, não precisam de ser realizadas.
3. A pedido de uma companhia, os Estados-Membros podem confirmar antecipadamente que consideram que as inspeções e as vistorias anteriores são válidas para as novas condições de exploração.
4. Caso, devido a circunstâncias imprevistas, haja uma necessidade urgente de introduzir rapidamente um navio ro-ro de passageiros ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade de substituição para garantir a continuidade do serviço, e não se aplique o n.º 2, o Estado-Membro pode autorizar o navio ou a embarcação a começar a operar, desde que:
  - a) Uma inspeção visual e uma verificação documental não suscitem dúvidas de que o navio ou a embarcação preenchem os requisitos necessários para uma exploração segura; e
  - b) O Estado-Membro conclua, no prazo de um mês, a inspeção prévia prevista no artigo 3.º, n.º 1.

## Artigo 5.º

**Inspeções regulares**

1. Os Estados-Membros efetuam uma vez, em cada período de 12 meses:
  - a) Uma inspeção, em conformidade com o anexo II; e
  - b) Uma inspeção durante um serviço regular, efetuada não mais de quatro meses antes nem mais de oito meses após a inspeção a que se refere a alínea a), e que abranja os elementos enumerados no anexo III e um número considerado suficiente, segundo o critério profissional do inspetor, de elementos enumerados nos anexos I e II, para assegurar que o navio ro-ro de passageiros ou a embarcação de passageiros de alta velocidade continuam a preencher todos os requisitos necessários para uma exploração segura.

A inspeção prévia prevista no artigo 3.º é considerada uma inspeção para efeitos da alínea a) do primeiro parágrafo.

2. A inspeção referida na alínea a) do n.º 1 pode ser realizada, à discricção do Estado-Membro, ao mesmo tempo que, ou em conjunto com, a vistoria anual do Estado de bandeira, desde que sejam seguidos os procedimentos e as orientações pertinentes aplicáveis às vistorias, conforme especificado na HSSC, ou procedimentos destinados a alcançar o mesmo objetivo.
3. Os Estados-Membros efetuam uma inspeção em conformidade com o anexo II de cada vez que um navio ro-ro de passageiros ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade sejam objeto de reparações, alterações ou modificações importantes, ou quando tenha havido uma mudança de companhia armadora ou uma transferência de classe. Contudo, no caso de uma mudança de companhia armadora ou de uma transferência de classe, o Estado-Membro, após tomar em conta as inspeções anteriormente efetuadas a esse navio ou a essa embarcação, e na medida em que a exploração segura do navio ou da embarcação não seja afetada por essa mudança ou por essa transferência, pode isentar o navio ou a embarcação da inspeção exigida na primeira frase do presente número.

*Artigo 6.º***Relatório da inspeção**

1. Uma vez concluída a inspeção realizada nos termos da presente diretiva, o inspetor elabora um relatório conforme com o anexo IX da Diretiva 2009/16/CE.
2. As informações contidas no relatório são comunicadas à base de dados das inspeções prevista no artigo 10.º. O comandante recebe também uma cópia do relatório.

*Artigo 7.º***Correção de anomalias, proibição de partida e suspensão da inspeção**

1. Os Estados-Membros asseguram que as anomalias confirmadas ou detetadas pelas inspeções efetuadas nos termos da presente diretiva sejam corrigidas.
2. Caso as anomalias apresentem riscos manifestos para a saúde ou para a segurança, ou representem um perigo imediato para a saúde ou para a vida, para o navio ro-ro de passageiros ou para a embarcação de passageiros de alta velocidade, para a sua tripulação e para os seus passageiros, a autoridade competente do Estado-Membro assegura que o navio ou a embarcação sejam objeto de uma decisão que proíba a sua partida («decisão de proibição de partida»). O comandante recebe uma cópia da decisão de proibição de partida.
3. A decisão de proibição de partida é mantida até que a anomalia tenha sido corrigida e os riscos tenham sido eliminados a contento da autoridade competente do Estado-Membro, ou até que a autoridade competente do Estado-Membro tenha decidido que o navio ou a embarcação podem, em determinadas condições, sair para o mar ou retomar a operação sem perigo para a segurança e a saúde dos passageiros ou da tripulação, ou sem riscos para o navio ou para a embarcação, ou para outros navios.
4. Se uma anomalia referida no n.º 2 não puder ser rapidamente corrigida no porto onde foi confirmada ou detetada, a autoridade competente do Estado-Membro pode acordar em autorizar que o navio ou a embarcação prossiga para um estaleiro de reparação apropriado onde a anomalia possa ser rapidamente corrigida.
5. Em circunstâncias excecionais, caso as condições gerais de um navio ro-ro de passageiros ou de embarcação de passageiros de alta velocidade não respeitem manifestamente as normas, a autoridade competente do Estado-Membro pode suspender a inspeção desse navio ou dessa embarcação até que a companhia tome as medidas necessárias para assegurar que o navio ou a embarcação deixem de apresentar riscos manifestos para a segurança ou saúde, ou de representar um perigo imediato para a vida da sua tripulação e dos seus passageiros, ou para assegurar que cumprem as normas pertinentes das convenções internacionais aplicáveis.
6. Caso a autoridade competente do Estado-Membro suspenda a inspeção nos termos do n.º 5, o navio ro-ro de passageiros ou a embarcação de passageiros de alta velocidade são automaticamente objeto de uma decisão de proibição de partida. A decisão de proibição de partida é levantada quando a inspeção for retomada e concluída com êxito e quando as condições previstas no n.º 3 do presente artigo e no artigo 9.º, n.º 2, estiverem satisfeitas.
7. A fim de reduzir o congestionamento de um porto, a autoridade competente do Estado-Membro pode autorizar que um navio ro-ro de passageiros ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade que sejam objeto de uma decisão de proibição de partida, sejam deslocados para outra parte do porto, desde que a deslocação possa ser feita em condições de segurança. Contudo, o risco de congestionamento do porto não pode constituir um motivo para impor ou para levantar uma decisão de proibição de partida. As autoridades ou os organismos portuários devem facilitar a estada destes navios.

*Artigo 8.º***Direito de recurso**

1. A companhia tem o direito de recorrer de uma decisão de proibição de partida tomada pela autoridade competente do Estado-Membro. O recurso não suspende a decisão de proibição de partida, a menos que sejam concedidas medidas provisórias em conformidade com o direito nacional. Os Estados-Membros estabelecem e mantêm vias de recurso apropriadas para o efeito, em conformidade com o direito nacional.
2. A autoridade competente do Estado-Membro informa o comandante do navio ro-ro de passageiros ou da embarcação de passageiros de alta velocidade objeto de uma decisão de proibição de partida do direito de recurso e dos procedimentos aplicáveis. Quando, em consequência de um recurso, uma decisão de proibição de partida for revogada ou alterada, os Estados-Membros procedem sem demora à atualização das informações publicadas na base de dados das inspeções prevista no artigo 10.º.

*Artigo 9.º***Despesas**

1. Caso as inspeções referidas nos artigos 3.º e 5.º confirmem ou detetem anomalias que justifiquem uma decisão de proibição de partida, todas as despesas relacionadas com as inspeções são suportadas pela companhia.
2. A decisão de proibição de partida só é levantada contra o pagamento integral ou a constituição de uma garantia suficiente de reembolso das despesas.

*Artigo 10.º***Base de dados das inspeções**

1. A Comissão cria, mantém e atualiza uma base de dados das inspeções, à qual todos os Estados-Membros estão ligados e que contém todas as informações exigidas para a aplicação do regime de inspeções previsto na presente diretiva. Essa base de dados baseia-se na base de dados das inspeções referida no artigo 24.º da Diretiva 2009/16/CE e tem funcionalidades semelhantes a esta última.
2. Os Estados-Membros asseguram que as informações relacionadas com as inspeções realizadas nos termos da presente diretiva, incluindo informações sobre anomalias e decisões de proibição de partida, sejam transferidas sem demora para a base de dados das inspeções logo que o relatório da inspeção esteja concluído ou que a ordem de proibição de partida seja levantada. Quanto aos pormenores das informações, aplicam-se, com as necessárias adaptações, as disposições do anexo XIII da Diretiva 2009/16/CE.
3. Os Estados-Membros asseguram que as informações transferidas para a base de dados das inspeções sejam validadas para efeitos de publicação no prazo de 72 horas.
4. A Comissão assegura que a base de dados das inspeções permita extrair todos os dados pertinentes relativos à aplicação da presente diretiva com base nos dados das inspeções fornecidos pelos Estados-Membros.
5. Os Estados-Membros têm acesso a todas as informações registadas na base de dados das inspeções que sejam pertinentes para a aplicação do regime de inspeção previsto na presente diretiva e na Diretiva 2009/16/CE.

*Artigo 11.º***Sanções**

Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação das disposições nacionais adotadas nos termos da presente diretiva e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

*Artigo 12.º***Procedimento de alteração**

1. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 13.º, para alterar os anexos da presente diretiva a fim de ter em conta a evolução a nível internacional, em particular na OMI, e de melhorar as suas especificações técnicas à luz da experiência adquirida.
2. Em circunstâncias excepcionais, devidamente justificadas por uma análise adequada da Comissão, e a fim de evitar uma ameaça grave e inaceitável para a segurança marítima, a saúde, as condições de vida ou de trabalho a bordo ou o meio marinho, ou incompatibilidades com a legislação marítima da União, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 13.º, para alterar a presente diretiva para que não se aplique, para efeitos da presente diretiva, uma alteração dos instrumentos internacionais a que se refere o artigo 2.º.

Esses atos delegados são adotados pelo menos três meses antes do termo do período estabelecido internacionalmente para a aceitação tácita da alteração em causa, ou da data prevista para a entrada em vigor da referida alteração. No período anterior à entrada em vigor desses atos delegados, os Estados-Membros abstêm-se de qualquer iniciativa destinada a integrar a alteração na legislação nacional ou a aplicá-la ao instrumento internacional em causa.

## Artigo 13.º

**Exercício da delegação**

1. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 12.º é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 12.º é conferido à Comissão por um prazo de sete anos, a contar de 20 de dezembro de 2017. A Comissão elabora um relatório sobre a delegação de poderes o mais tardar nove meses antes do final do prazo de sete anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem o mais tardar três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de poderes referida no artigo 12.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre Legislar Melhor.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 12.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

## Artigo 14.º

**Alteração da Diretiva 2009/16/CE**

A Diretiva 2009/16/CE é alterada do seguinte modo:

1) No artigo 2.º, são inseridos os seguintes pontos:

- «25. 'Navio ro-ro de passageiros', um navio equipado de forma a permitir o embarque e o desembarque diretos em marcha de veículos rodoviários ou ferroviários, e que transporta mais de 12 passageiros;
26. 'Embarcação de passageiros de alta velocidade', uma embarcação conforme definida na regra 1 do capítulo X da SOLAS 74, que transporta mais de 12 passageiros;
27. 'Serviço regular', uma série de travessias efetuadas por um navio ro-ro de passageiros ou por uma embarcação de passageiros de alta velocidade a fim de servir o tráfego entre dois ou mais portos, ou uma série de viagens de ou para o mesmo porto sem escalas intermédias:
  - i) segundo um horário publicado, ou
  - ii) com uma regularidade ou frequência tais que constituam uma série manifestamente sistemática;».

2) No artigo 3.º, ao n.º 1 é aditado o seguinte parágrafo:

«A presente diretiva aplica-se igualmente às inspeções de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de passageiros de alta velocidade realizadas fora de um porto ou fora de um ancoradouro durante um serviço regular, nos termos do artigo 14.º-A.».

3) No artigo 13.º, o proémio passa a ter a seguinte redação:

«Os Estados-Membros asseguram que os navios selecionados para inspeção nos termos do artigo 12.º ou do artigo 14.º-A sejam submetidos a uma inspeção inicial ou a uma inspeção aprofundada, do seguinte modo:».



4) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 14.º-A

**Inspeção de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares**

1. Os navios ro-ro de passageiros e as embarcações de passageiros de alta velocidade que efetuem serviços regulares são elegíveis para inspeções de acordo com os prazos e outros requisitos constantes do anexo XVII.

2. Ao planearem inspeções de navios ro-ro de passageiros ou de embarcações de passageiros de alta velocidade, os Estados-Membros têm devidamente em conta os calendários de exploração e de manutenção desses navios ou embarcações.

3. Quando um navio ro-ro de passageiros ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade forem inspecionados em conformidade com o anexo XVII, a inspeção é registada na base de dados das inspeções e tida em conta para efeitos dos artigos 10.º, 11.º e 12.º e para o cálculo das obrigações de inspeção de cada Estado-Membro. A inspeção é contabilizada no número total de inspeções anuais realizadas por cada Estado-Membro, nos termos do artigo 5.º.

4. O artigo 9.º, n.º 1, o artigo 11.º, alínea a), e o artigo 14.º não se aplicam aos navios ro-ro de passageiros nem às embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares inspecionados nos termos do presente artigo.

5. A autoridade competente assegura que os navios ro-ro de passageiros ou as embarcações de passageiros de alta velocidade sujeitos a uma inspeção adicional nos termos do artigo 11.º, alínea b), sejam selecionados para inspeção nos termos do anexo I, parte II, ponto 3-A, alínea c), e ponto 3-B, alínea c). As inspeções realizadas nos termos do presente número não afetam o intervalo de inspeções previsto no ponto 2 do anexo XVII.

6. O inspetor da autoridade competente do Estado do porto pode concordar em ser acompanhado, durante uma inspeção a um navio ro-ro de passageiros ou a uma embarcação de passageiros de alta velocidade, por um inspetor do Estado do porto de outro Estado-Membro, na qualidade de observador. Se o navio arvorar bandeira de um Estado-Membro, o Estado do porto convida, se tal lhe for solicitado, um representante do Estado de bandeira para acompanhar a inspeção na qualidade de observador.»

5) No artigo 15.º, é suprimido o n.º 3.

6) No artigo 16.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros recusam o acesso aos seus portos e ancoradouros aos navios que:

— arvorem 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 inspeções e publicada anualmente pela Comissão, e que tenham sido detidos mais de duas vezes durante os 36 meses anteriores num porto ou num ancoradouro de um Estado-Membro ou de um Estado signatário do MA de Paris, ou

— arvorem 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 inspeções e publicada anualmente pela Comissão, e que tenham sido detidos mais de duas vezes durante os 24 meses anteriores num porto ou num ancoradouro de um Estado-Membro ou de um Estado signatário do MA de Paris.

O primeiro parágrafo não se aplica nas situações descritas no artigo 21.º, n.º 6.

A recusa de acesso é aplicável assim que o navio deixe o porto ou o ancoradouro em que tenha sido objeto da terceira detenção, e que tenha sido tomada uma decisão de recusa de acesso.»

7) É aditado o seguinte anexo:

«ANEXO XVII

**Inspeção de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares**

1.1. Antes de um navio ro-ro de passageiros ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade iniciarem um serviço regular abrangido pela presente diretiva, os Estados-Membros realizam uma inspeção, nos termos do artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2017/2110 (\*), para assegurar que o navio ou a embarcação satisfazem os requisitos necessários para a exploração segura de um serviço regular.

- 1.2. Quando um navio ro-ro de passageiros ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade se prepararem para iniciar um serviço regular, o Estado-Membro em causa pode ter em conta as inspeções realizadas durante os últimos oito meses por outro Estado-Membro a esse navio ou a essa embarcação para a sua exploração noutro serviço regular abrangido pela presente diretiva, desde que o Estado-Membro considere que essas inspeções anteriores são plenamente satisfatórias para as novas condições de exploração e que, durante essas inspeções, os requisitos necessários para a exploração segura de um serviço regular tenham sido cumpridos. As inspeções previstas no ponto 1.1 não precisam de ser realizadas antes de o navio ro-ro de passageiros ou a embarcação de passageiros de alta velocidade iniciarem a exploração no novo serviço regular.
- 1.3. Caso, devido a circunstâncias imprevistas, haja uma necessidade urgente de introduzir rapidamente um navio ro-ro de passageiros ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade de substituição para garantir a continuidade do serviço, e não se aplique o ponto 1.2, o Estado-Membro pode autorizar o navio ou a embarcação a começar a operar, desde que:
  - a) Uma inspeção visual e uma verificação documental não suscitem dúvidas de que o navio ou a embarcação preenchem os requisitos necessários para uma exploração segura; e
  - b) O Estado-Membro conclua, no prazo de um mês, a inspeção prevista no artigo 3.º, n.º 1 da Diretiva (UE) 2017/2110.
2. Os Estados-Membros realizam uma vez por ano, mas não mais de quatro meses antes nem mais de oito meses após a última inspeção:
  - a) Uma inspeção que tenha em conta os requisitos do anexo II da Diretiva (UE) 2017/2110 e do Regulamento (UE) n.º 428/2010 da Comissão (\*\*), conforme aplicável; e
  - b) Uma inspeção durante um serviço regular. Esta inspeção deve abranger os elementos enumerados no anexo III da Diretiva (UE) 2017/2110 e um número de elementos enumerados nos anexos I e II da Diretiva (UE) 2017/2110 considerado suficiente, segundo o critério profissional do inspetor, para assegurar que o navio ro-ro de passageiros ou a embarcação de passageiros de alta velocidade continuam a preencher todos os requisitos necessários para uma exploração segura.
3. Caso um navio ro-ro de passageiros ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade não tenham sido inspecionados nos termos do ponto 2, são considerados de Prioridade I.
4. Uma inspeção realizada nos termos do ponto 1.1 é considerada uma inspeção para efeitos do ponto 2, alínea a), do presente anexo.

(\*) Diretiva (UE) 2017/2110 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de novembro de 2017, relativa a um sistema de inspeções para a segurança da exploração de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares, e que altera a Diretiva 2009/16/CE e revoga a Diretiva 1999/35/CE do Conselho (JO L 315 de 30.11.2017, p. 61).

(\*\*) Regulamento (UE) n.º 428/2010 da Comissão, de 20 de maio de 2010, que dá execução ao artigo 14.º da Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita às inspeções alargadas (JO L 125 de 21.5.2010, p. 2).».

#### Artigo 15.º

#### Revogação

A Diretiva 1999/35/CE é revogada.

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

#### Artigo 16.º

#### Revisão

A Comissão procede à avaliação da aplicação da presente diretiva e apresenta os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho até 21 de dezembro de 2026.

*Artigo 17.º***Transposição**

1. Os Estados-Membros aprovam e publicam, até 21 de dezembro de 2019, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Os Estados-Membros aplicam essas disposições a partir de 21 de dezembro de 2019.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas incluem uma referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem nas matérias reguladas pela presente diretiva.

*Artigo 18.º***Entrada em vigor**

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

*Artigo 19.º***Destinatários**

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 15 de novembro de 2017.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

A. TAJANI

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

M. MAASIKAS

## ANEXO I

**REQUISITOS ESPECÍFICOS APLICÁVEIS AOS NAVIOS EXPLORADOS EM SERVIÇOS REGULARES****(a que se referem os artigos 3.º e 5.º)**

Deve ser verificado o seguinte:

1. que o comandante recebeu, antes da largada do navio ro-ro de passageiros ou da embarcação de passageiros de alta velocidade, informações adequadas sobre a disponibilidade de sistemas costeiros de orientação náutica e outros sistemas de informação que o assistam na condução segura das viagens, e utiliza os sistemas de orientação náutica criados pelos Estados-Membros;
  2. que as disposições pertinentes dos pontos 2 a 6 da Circular MSC/699 do Comité de Segurança Marítima, de 17 de julho de 1995, sobre diretrizes revistas para as instruções de segurança aos passageiros, são aplicadas;
  3. que se encontra afixada, em local facilmente acessível, uma tabela com a organização do serviço a bordo, que contenha:
    - a) A escala de serviço no mar e no porto; e
    - b) O número máximo de horas de trabalho ou o número mínimo de horas de repouso exigidas para os marítimos de quarto;
  4. que o comandante não se vê impossibilitado de tomar as decisões que, no seu critério profissional, considere necessárias para a segurança da navegação e da operação do navio, em especial em condições de mau tempo e mar agitado;
  5. que o comandante mantém um registo das atividades e dos incidentes de navegação importantes para a segurança da navegação;
  6. que as avarias ou deformações permanentes nas portas do casco ou na chaparia do casco que lhes está associada suscetíveis de afetar a integridade do navio ro-ro de passageiros ou da embarcação de passageiros de alta velocidade, e as anomalias nos dispositivos de tranca dessas portas são prontamente comunicadas à administração do Estado de bandeira e ao Estado do porto, e prontamente corrigidas a contento de ambos;
  7. que, antes da largada do navio ro-ro de passageiros ou da embarcação de passageiros de alta velocidade, está disponível um plano de viagem atualizado, e que, para preparar o plano de viagem, foram plenamente tidas em conta as orientações estabelecidas na Resolução A.893(21) da Assembleia da OMI, de 25 de novembro de 1999, sobre diretrizes para os planos de viagem;
  8. que as informações gerais sobre os serviços e a assistência a idosos e deficientes disponíveis a bordo, foram comunicadas aos passageiros e disponibilizadas em modalidades acessíveis a pessoas com dificuldades de visão.
-

## ANEXO II

**PROCEDIMENTOS PARA AS INSPEÇÕES****(a que se referem os artigos 3.º e 5.º)**

1. As inspeções devem garantir que as prescrições obrigatórias emitidas por ou em nome do Estado de bandeira, especialmente as relativas à construção, subdivisão e estabilidade, maquinaria e instalações elétricas, carregamento e estabilidade, proteção contra incêndios, número máximo de passageiros, meios de salvação e transporte de mercadorias perigosas, radiocomunicações e navegação, foram cumpridas. Para esse efeito, as inspeções devem incluir:
  - o arranque do gerador de emergência,
  - a inspeção da iluminação de emergência,
  - a inspeção da fonte de energia de emergência para os equipamentos de rádio,
  - o ensaio da instalação sonora para comunicações públicas,
  - um exercício de simulação de incêndio, incluindo a demonstração da capacidade de utilização do equipamento dos bombeiros,
  - o funcionamento da bomba de incêndio de emergência com duas mangueiras ligadas ao coletor em funcionamento,
  - o ensaio dos comandos remotos de paragem de emergência do abastecimento de combustível às caldeiras, máquinas principais e auxiliares, e dos ventiladores,
  - o ensaio dos comandos à distância e dos comandos locais de encerramento das válvulas de borboleta contra incêndios,
  - o ensaio dos sistemas de alarme e de deteção de incêndios,
  - o ensaio do encerramento das portas corta-fogo,
  - o funcionamento das bombas de esgoto,
  - o encerramento das portas das anteparas estanques nos postos de manobra locais e à distância,
  - uma demonstração de que os elementos-chave da tripulação conhecem o plano para a limitação de avarias,
  - o arriamento de pelo menos um barco salva-vidas e uma baleeira salva-vidas, o arranque e ensaio dos seus sistemas de propulsão e governo e a sua recuperação da água para a posição de estiva a bordo,
  - a verificação de que todas as baleeiras e barcos salva-vidas correspondem ao inventário,
  - o ensaio dos aparelhos de governo principal e auxiliar do navio ou da embarcação.
2. As inspeções devem incidir na familiarização e eficiência dos membros da tripulação no que respeita aos procedimentos de segurança, aos procedimentos de emergência, à manutenção, aos métodos de trabalho, à segurança dos passageiros, aos procedimentos na ponte e às operações relacionadas com a carga e os veículos. Deve ser verificada a capacidade dos marítimos de compreenderem e, quando necessário, darem ordens e instruções na língua comum de trabalho registada no diário de bordo do navio. Devem ser verificadas as provas documentais de que os membros da tripulação seguiram com êxito uma formação especial, em particular:
  - formação em controlo de multidões,
  - formação de familiarização,
  - formação no domínio da segurança, para o pessoal que presta assistência direta aos passageiros nos espaços a estes reservados, em especial aos passageiros idosos e deficientes em situações de emergência, e
  - formação em gestão de crises e comportamento humano.A inspeção deve incluir uma avaliação destinada a determinar se a organização das escalas de serviço dá origem a fadiga excessiva, particularmente a nível do pessoal que efetua quartos.
3. Os certificados de competência dos membros da tripulação que servem a bordo de navios abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva devem satisfazer o disposto na Diretiva 2008/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>.

(<sup>1</sup>) Diretiva 2008/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos (JO L 323 de 3.12.2008, p. 33).

## ANEXO III

**PROCEDIMENTOS PARA REALIZAR INSPEÇÕES DURANTE UM SERVIÇO REGULAR****(a que se refere o artigo 5.º)**

Quando forem realizadas inspeções durante um serviço regular, deve ser verificado o seguinte:

**1. Informações relativas aos passageiros**

Que o número de passageiros que o navio ro-ro de passageiros ou a embarcação de passageiros de alta velocidade (o «navio») está certificado para transportar não é excedido e que o registo das informações relativas aos passageiros está em conformidade com a Diretiva 98/41/CE do Conselho <sup>(1)</sup>. O modo como a informação sobre o número total de passageiros é transmitida ao comandante e, nos casos adequados, como é que os passageiros que efetuam uma travessia de ida e volta sem ir a terra são contabilizados no total para a viagem de regresso.

**2. Informações sobre o carregamento e a estabilidade**

Se estão instaladas e são utilizadas escalas de calado fiáveis, quando aplicável; se estão previstas medidas para assegurar que a carga do navio não seja excessiva e que a linha de carga de compartimentação apropriada não está submersa; se a avaliação do carregamento e da estabilidade é efetuada como exigido; se os veículos de mercadorias e outra carga são pesados quando necessário e os dados transmitidos ao navio para utilização na avaliação do carregamento e da estabilidade; se os planos para lutar contra as avarias estão afixados de forma permanente e se existem folhetos com as informações relativas à luta contra as avarias à disposição dos oficiais do navio.

**3. Segurança para a navegação no mar**

Se o procedimento para assegurar que o navio está preparado para navegar em segurança antes de deixar o cais, o que deverá incluir um procedimento de confirmação de que todas as portas do casco estanques à água e à intempérie estão fechadas, é seguido; se todas as portas do pavimento para veículos estão fechadas antes de o navio deixar o cais ou ficam abertas apenas o tempo suficiente para permitir o fecho do visor de proa; os dispositivos de fecho das portas da proa, da popa e do costado e a existência, na ponte de comando, de indicadores luminosos e de um sistema de vigilância por televisão que permitam controlar a situação das portas. Deve ser verificada e assinalada qualquer anomalia no funcionamento dos indicadores luminosos, particularmente os interruptores das portas.

**4. Comunicações de segurança**

Se as comunicações de segurança de rotina e a afixação das instruções e orientações sobre os procedimentos a seguir em situações de emergência são feitas na língua ou línguas adequada; se as comunicações de segurança de rotina são efetuadas no início da viagem e se são audíveis em todos os espaços públicos, incluindo os pavimentos descobertos, a que os passageiros têm acesso.

**5. Entradas no diário de bordo**

Se o diário de bordo é examinado para verificar se são lançadas as entradas respeitantes ao encerramento das portas da proa, popa e costado e outras portas estanques à água e à intempérie, aos exercícios de manobra das portas estanques de compartimentação, aos ensaios dos aparelhos de governo, etc. Verificar igualmente se estão registados os dados relativos aos calados, ao bordo livre e à estabilidade, bem como a língua de trabalho comum da tripulação.

**6. Matérias perigosas**

Se o carregamento de mercadorias perigosas ou poluentes é efetuado em conformidade com as regras aplicáveis e, em particular, se existe uma declaração relativa às mercadorias perigosas e poluentes e um manifesto ou um plano de estiva que mostre a sua localização a bordo, se é permitido o transporte da carga em causa em navios de passageiros e se as mercadorias perigosas ou poluentes estão devidamente marcadas, rotuladas, estivadas, fixadas e segregadas.

Se os veículos que transportam mercadorias perigosas ou poluentes são devidamente assinalados e fixados. Se está disponível em terra, quando são transportadas mercadorias perigosas ou poluentes, cópia do manifesto ou plano de estiva pertinente. Se o comandante está a par dos requisitos de notificação estabelecidos na Diretiva 2002/59/CE do

<sup>(1)</sup> Diretiva 98/41/CE do Conselho, de 18 de junho de 1998, relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros que operam a partir de ou para portos dos Estados-Membros da Comunidade (JO L 188 de 2.7.1998, p. 35).

Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup> e se conhece as instruções sobre os procedimentos a seguir em situações de emergência e a prestação de primeiros socorros em caso de incidente que envolva mercadorias perigosas ou poluentes marinhos. Se a ventilação dos pavimentos reservados aos veículos está sempre a funcionar, se é reforçada quando os motores dos veículos estão em marcha e se há meios de assinalar na ponte que a ventilação nos pavimentos para veículos está operacional.

#### 7. Fixação dos veículos de mercadorias

O modo de fixação dos veículos de mercadorias, por exemplo, se essa fixação é em bloco ou por cabos individuais. Se existem pontos reforçados de fixação em número suficiente. Os meios de fixar os veículos de mercadorias quando está ou se espera mau tempo. O método de fixação de autocarros e motociclos, se for caso disso. Se o navio tem um manual de fixação da carga.

#### 8. Pavimentos para veículos

Se os espaços de categoria especial e de carga ro-ro são constantemente patrulhados ou controlados por um sistema de vigilância por televisão, de modo a poderem ser observados os movimentos dos veículos em condições de mau tempo e a entrada não autorizada de passageiros. Se as portas corta-fogo e as entradas são mantidas fechadas e se estão afixados avisos para que os passageiros se mantenham fora dos pavimentos para veículos quando o navio está a navegar.

#### 9. Encerramento das portas estanques

Se são seguidas as orientações estabelecidas nas instruções operacionais do navio para a manobra das portas estanques de compartimentação. Se são efetuados os exercícios exigidos. Se o comando das portas estanques na ponte está, quando possível, em modo de controlo «local». Se as portas se mantêm fechadas em condições de visibilidade limitada e em qualquer situação de risco. Se as tripulações são instruídas quanto ao modo correto de manobrar as portas e estão conscientes dos riscos associados à sua manobra incorreta.

#### 10. Serviço de rondas

Se é efetuado um serviço de rondas eficaz que permita detetar rapidamente qualquer início de incêndio. Esta verificação deve incluir os espaços de categoria especial em que não exista uma instalação fixa de deteção e alarme de incêndios. Estes espaços podem ser patrulhados como indicado no ponto 8.

#### 11. Comunicações em situações de emergência

Se existe um número suficiente de membros da tripulação, de acordo com o rol de chamada, para assistir os passageiros em situações de emergência, facilmente identificáveis e capazes de comunicar com os passageiros numa emergência, tendo em conta uma combinação adequada e apropriada dos seguintes fatores:

- a) A língua ou línguas adequadas às principais nacionalidades dos passageiros transportados numa rota específica;
- b) A probabilidade de a capacidade para utilizar um vocabulário elementar em inglês para as instruções básicas permitir comunicar com qualquer passageiro que necessite de assistência, se o passageiro e o membro da tripulação não partilharem uma língua comum;
- c) A necessidade de comunicar por outros meios numa situação de emergência (por exemplo, por meio de uma demonstração, gestos ou chamando a atenção para o local onde se encontram as instruções, os postos de reunião, os dispositivos salva-vidas ou as vias de evacuação, quando a comunicação oral for impossível);
- d) Se foram dadas aos passageiros instruções de segurança completas na sua língua ou línguas maternas;
- e) As línguas em que, numa situação de emergência ou num exercício, podem ser feitas as comunicações de emergência destinadas a fornecer instruções fundamentais aos passageiros e a facilitar a assistência dos tripulantes aos passageiros.

#### 12. Língua comum de trabalho dos membros da tripulação

Se foi definida uma língua de trabalho que assegure um desempenho efetivo da tripulação no que respeita à segurança, e se essa língua está registada no diário de bordo do navio.

<sup>(1)</sup> Diretiva 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 e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

### 13. Dispositivos de segurança

Se é feita a manutenção dos meios de salvação e de combate a incêndios, incluindo as portas corta-fogo e outros meios da proteção estrutural contra incêndios que possam ser facilmente inspecionados. Se estão permanentemente afixados os planos de combate a incêndios ou se estão disponíveis para informação dos oficiais do navio folhetos com informações equivalentes. Se os locais de arrumação dos coletes de salvação são adequados e se se podem identificar facilmente os locais onde se encontram os coletes de salvação para crianças. Se o carregamento dos veículos não impede a manobra dos dispositivos de combate a incêndios, dos dispositivos de paragem/corte de emergência, dos comandos das válvulas de temporal, etc., que possam estar localizados nos pavimentos para veículos.

### 14. Equipamento de navegação e de rádio

Se o equipamento de navegação e o equipamento de radiocomunicações, incluindo as radiobalizas de localização de sinistros (EPIRB), estão operacionais.

### 15. Iluminação de emergência suplementar

Se existe uma instalação de iluminação de emergência suplementar, quando as regras aplicáveis o exigam, e se é mantido um registo das anomalias.

### 16. Meios de evacuação

Se os meios de evacuação, incluindo as vias de evacuação, estão marcados, em conformidade com as regras aplicáveis, e iluminados, a partir das fontes de energia principal e de emergência. Se foram tomadas medidas para manter os veículos afastados das vias de evacuação quando estas atravessam ou passam pelos pavimentos para veículos. Se as saídas são mantidas desimpedidas, particularmente as das lojas francas, muitas vezes bloqueadas por uma concentração excessiva de produtos.

### 17. Limpeza da casa das máquinas

Se a casa das máquinas é mantida em boas condições de limpeza de acordo com os procedimentos de manutenção.

### 18. Eliminação do lixo

Se as disposições tomadas para a recolha e eliminação do lixo são satisfatórias.

### 19. Plano de manutenção

Se todas as companhias dispõem de instruções permanentes, incluindo um sistema de manutenção planificada, para todos os dispositivos relacionados com a segurança, incluindo as portas da proa e da popa e as aberturas no costado, bem como os seus dispositivos de fecho, e que abranjam também a manutenção da casa das máquinas e o equipamento de segurança. Se existem planos para a verificação periódica de todos os dispositivos, de modo a manter as normas de segurança ao mais elevado nível. Se existem procedimentos para o registo das anomalias e a confirmação da sua correta retificação, a fim de que o comandante e a pessoa em terra designada no âmbito da estrutura de gestão da companhia estejam ao corrente das anomalias e sejam notificados da sua retificação num prazo determinado. Se a verificação periódica do funcionamento dos dispositivos de fecho da porta interior e da porta exterior da proa inclui os indicadores, o equipamento de vigilância e os embornais existentes no espaço situado entre o visor de proa e a porta interior e, especialmente, os mecanismos de fecho e os seus sistemas hidráulicos.

### 20. Viagem

Deve aproveitar-se a oportunidade de realização de uma viagem para verificar se há sobrelotação, incluindo a disponibilidade de lugares e o bloqueamento de passagens, escadas e saídas de emergência por bagagens ou passageiros que não encontraram lugar. Deve verificar-se também se os passageiros abandonaram o pavimento para veículos antes de o navio zarpar e só voltam a ter acesso a esse pavimento imediatamente antes de o navio atracar.

---



## ANEXO IV

## TABELA DE CORRESPONDÊNCIA

Diretiva 1999/35/CE	Presente diretiva
Artigo 1.º	—
Artigo 2.º, alíneas a), b), d), e), f), g), h), j), m), o), r)	Artigo 2.º, pontos 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12
Artigo 2.º, alíneas c), i), k), l), n), p), q), s)	—
Artigo 3.º	Artigo 1.º
Artigo 4.º	—
Artigo 5.º, ponto 1, alínea a)	Artigo 3.º
Artigo 5.º, ponto 1, alínea b), e ponto 2)	—
Artigo 6.º	Artigo 3.º
Artigo 7.º	Artigo 4.º
Artigo 8.º, n.º 1	Artigo 5.º, n.º 1
Artigo 8.º, n.º 2	Artigo 5.º, n.º 3
Artigo 8.º, n.º 3	Artigo 9.º, n.º 1
Artigo 9.º	Artigo 6.º
Artigo 10.º, n.º 1, alíneas a), b), c)	Artigo 7.º
Artigo 10.º, n.º 1, alínea d)	—
Artigo 10.º, n.º 2	Artigo 7.º
Artigo 10.º, n.º 3	Artigo 8.º
Artigo 10.º, n.º 4	—
Artigo 11.º, n.ºs 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8	—
Artigo 11.º, n.º 6	Artigo 6.º, n.º 1
Artigo 13.º, n.ºs 1, 2, 4, 5	—
Artigo 13.º, n.º 3	Artigo 6.º, n.º 2, e artigo 10.º
Artigo 14.º	—
Artigo 15.º	—
Artigo 16.º	—
Artigo 17.º	Artigo 12.º
Artigo 18.º	Artigo 11.º
Artigo 19.º	Artigo 17.º
Artigo 20.º	Artigo 16.º
Artigo 21.º	Artigo 18.º
Artigo 22.º	Artigo 19.º
Anexo I	Anexo I