II

(Actos preparatórios)

COMISSÃO

Proposta de regulamento (CE) do Conselho relativo à gestão de segurança de navios transbordadores ro-ro de passageiros

(95/C 298/11)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

COM(95) 28 final — 95/0028(SYN)

(Apresentada pela Comissão em 17 de Fevereiro de 1995)

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o nº 2 do artigo 84º, e em conformidade com o procedimento referido no artigo 189ºC do Tratado,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Em cooperação com o Parlamento Europeu,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social,

Considerando que a Comunidade está seriamente preocupada com a perda de vidas humanas em acidentes marítimos;

Considerando que foi aprovado pela IMO, em 4 de Novembro de 1993 e na presença dos Estados-membros, o Código Internacional de Gestão da Segurança, que prevê a exploração segura dos navios e a prevenção da poluição [Resolução A.741 (18) da IMO], o qual, via a sua incorporação na Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar de 1974, se aplicará aos navios ro-ro de passageiros a partir de 1 de Julho de 1998;

Considerando que o Código Internacional de Gestão da Segurança não tem ainda carácter obrigatório mas recomendatório;

Considerando que a segurança da vida humana no mar pode ser efectivamente melhorada com a aplicação estrita e obrigatória do Código Internacional de Gestão da Segurança;

Considerando que a questão mais urgente para a Comunidade é a gestão dos navios ro-ro de passageiros em matéria de segurança;

Considerando que, na sua resolução de 22 de Dezembro de 1994 sobre a segurança dos transbordadores ro-ro de passageiros, o Conselho convidou a Comissão a apresentar uma proposta sobre a aplicação obrigatória e antecipada do Código Internacional de Gestão da Segurança [Resolução IMO A.741 (18)] a todos os transbordadores ro-ro de passageiros que efectuam serviços regulares com destino ou partida de portos europeus, no respeito pelo direito internacional;

Considerando que a aplicação estrita e obrigatória é necessária para garantir o estabelecimento e a manutenção de sistemas de gestão em matéria de segurança pelas companhias que exploram transbordadores ro-ro de passageiros, quer a nível das próprias companhias quer a nível dos navios;

Considerando que a segurança dos navios é fundamentalmente da responsabilidade do Estado de bandeira e que os Estados-membros podem assegurar que os transbordadores que arvoram as respectivas bandeiras e as companhias que os exploram cumpram regras adequadas de gestão em matéria de segurança; que a única maneira de se garantir a segurança dos transbordadores ro-ro explorados ou que se pretenda explorar em serviços regulares a partir dos portos dos Estados-membros, independentemente da bandeira que arvorem, é estes exigirem que aqueles cumpram efectivamente as regras de segurança como condição para poderem efectuar os referidos serviços;

Considerando que os Estados-membros devem ter a possibilidade de suspender a exploração de certos transbordadores ro-ro a partir dos seus portos se considerarem que os mesmos representam um risco sério para a segurança ou o ambiente, sob reserva de uma decisão da Comissão, assistida por um comité consultivo;

Considerando que a verificação do cumprimento das regras de segurança uma vez por ano deverá garantir que as companhias desenvolvam esforços continuados para manterem o nível de gestão em matéria de segurança exigido;

Considerando que os Estados-membros poderão ter necessidade de delegar ou recorrer a organismos especializados para efeitos do cumprimento das obrigações que lhes incumbem por força do presente regulamento; que a maneira adequada de garantir um nível de controlo uniforme e conveniente é exigir que tais organismos satisfaçam os requisitos da Directiva 94/57/CE do Conselho, de 22 de Novembro de 1994, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção de navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas (1);

Considerando que é necessário recorrer a um comité de carácter consultivo que assista a Comissão, para assegurar que as normas estabelecidas no presente regulamento, incluindo os requisitos para as organizações reconhecidas, se mantenham adequadas e, tanto quanto possível, alinhadas com as normas internacionais;

Considerando que a acção ao nível comunitário é a melhor forma de se garantir a aplicação obrigatória e antecipada das disposições do código e o controlo efectivo do seu cumprimento, evitando simultaneamente distorções da concorrência entre portos e transbordadores ro-ro da Comunidade; que apenas um regulamento, que é directamente aplicável, pode garantir a aplicação antecipada e obrigatória das disposições do código; que essa aplicação antecipada obriga a que o regulamento seja aplicável a partir de 1 de Julho de 1996,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º

O presente regulamento tem por objectivo aumentar a gestão de segurança, a exploração, e a prevenção da poluição dos transbordadores ro-ro que efectuam serviços regulares com destino ou partida de portos da Comunidade Europeia assegurando:

— o estabelecimento e a manutenção, pelas companhias, de sistemas de gestão em matéria de segurança instalados a bordo dos navios e em terra, e

— o controlo destes sistemas pelas administrações do Estado de bandeira e do Estado do porto.

Artigo 2º

Para efeitos do presente regulamento e do código ISM, entende-se por:

— «transbordador ro-ro»: um navio de passageiros de alto-mar equipado de forma a permitir o embarque e o desembarque directos em marcha de veículos rodoviários e ferroviários, e que transporta mais de 12 passageiros,

— «companhia»: o proprietário de um transbordador ro-ro, ou qualquer outra organização ou pessoa, como o gestor ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela exploração do transbordador ro-ro,

— «organização reconhecida»: um organismo reconhecido em conformidade com as disposições da Directiva 94/57/CE,

— «código ISM»: o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição, adoptado pela Organização Marítima Internacional por meio da Resolução A.741 (18) da Assembleia de 4 de Novembro de 1993 e anexado ao presente regulamento,

— «administração»: o Governo do Estado cuja bandeira o transbordador ro-ro está autorizado a arvorar,

— «documento de conformidade»: o documento emitido para as companhias em conformidade com o presente regulamento,

— «certificado de gestão da segurança»: o certificado emitido para os transbordadores ro-ro em conformidade com o presente regulamento.

Artigo 3º

O presente regulamento aplica-se às companhias, independentemente do local onde foram constituídas, tenham estabelecimento ou actividade, que explorem, no mínimo, um transbordador ro-ro que efectue um serviço regular com destino ou partida de um porto da Comunidade Europeia, independentemente da bandeira que arvore.

Artigo 4º

Todas as companhias devem satisfazer a totalidade das disposições dos pontos 1.2 a 13.5 do código ISM, com a redacção que aqui lhes é dada, como se as disposições do mesmo fossem obrigatórias e não apenas recomendatórias, como condição para a prestação de serviços regulares com destino ou partida de um porto da Comunidade Europeia.

Artigo 5º

1. Os Estados-membros devem satisfazer, relativamente às companhias e aos transbordadores ro-ro, as disposições dos pontos 13.2, 13.4 e 13.5 do código ISM, com a redacção que aqui lhes é dada, como se as disposições do mesmo fossem obrigatórias e não apenas recomendatórias.

2. Para efeitos do presente regulamento, os Estados-membros apenas podem autorizar, ou recorrer a, total ou parcialmente, organizações reconhecidas.

3. Para efeitos do ponto 13.2 do código ISM, com a redacção que aqui lhe é dada, um documento de conformidade emitido pelas autoridades de um Estado-membro em cujo território uma companhia conduza as suas actividades ou por uma organização reconhecida agindo em seu nome será aceite pelos outros Estados-membros.

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

4. Para efeitos do ponto 13.5 do código ISM, com a redacção que aqui lhe é dada, será efectuada uma verificação pelo menos uma vez por ano.

Artigo 6º

1. Os Estados-membros certificar-se-ão do cumprimento efectivo das disposições do presente regulamento antes de autorizarem qualquer companhia a explorar serviços regulares de transbordadores ro-ro com destino ou partida dos seus portos.

2. Para efeitos do nº 1, cada Estado-membro aceitará os certificados emitidos pelas autoridades dos outros Estados-membros.

3. Cada Estado-membro reconhecerá os documentos de conformidade e os certificados de gestão da segurança emitidos pelas administrações de terceiros países ou por organizações reconhecidas agindo em seu nome se considerar que os mesmos garantem que são observadas as disposições do presente regulamento.

Artigo 7º

Um Estado-membro que considere que uma companhia, apesar de possuir um documento de conformidade, não pode efectuar serviços regulares com destino ou partida dos seus portos por motivo de perigo grave para a segurança de pessoas ou bens ou para o ambiente, pode suspender a exploração desse serviço até que o perigo tenha sido eliminado.

Nas circunstâncias atrás descritas, aplica-se o seguinte procedimento:

a) O Estado-membro informa sem demora a Comissão e os outros Estados-membros da sua decisão, precisando as razões que a motivam;

b) A Comissão verifica se a decisão se justifica por motivo de perigo grave para a segurança ou o ambiente;

c) Nos termos do procedimento estabelecido no nº 2 do artigo 9º, a Comissão comunica ao Estado-membro se a decisão por este tomada, de suspender a autorização, se justifica por motivo de perigo grave para a segurança ou o ambiente e, em caso negativo, revoga essa decisão.

Artigo 8º

Para atender aos desenvolvimentos a nível internacional:

1. A definição de «Código ISM» dada no artigo 2º;

2. O anexo;

3. A definição de «organização reconhecida» dada no artigo 2º,

podem ser alteradas, em particular para introdução no anexo de eventuais orientações para as administrações quanto à aplicação do código ISM, em conformidade com o procedimento estabelecido no nº 2 do artigo 9º

Artigo 9º

1. A Comissão será assistida pelo comité instituído pelo nº 1 do artigo 12º da Directiva 93/75/CEE do Conselho, de 13 de Setembro de 1993, relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam tansportando mercadorias perigosas ou poluentes (1).

2. Quando é feita referência ao presente número, é aplicável o seguinte procedimento:

a) O representante da Comissão apresenta ao comité referido no nº 1 um projecto das medidas a adoptar;

b) O comité emite o seu parecer sobre o projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência do assunto, se necessário recorrendo a votação;

c) O parecer é exarado em acta; além disso, cada Estado-membro tem o direito de requerer que a sua posição seja registada na acta;

d) A Comissão dará a maior atenção ao parecer do comité, informando-o da forma como o mesmo foi tido em conta.

Artigo 10º

O presente regulamento entra em vigor em 1 de Janeiro de 1996 e é aplicável a partir de 1 de Julho de 1996.

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

(1) JO nº L 247 de 5. 10. 1993, p. 19.

ANEXO

CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTÃO PARA A SEGURANÇA DA EXPLORAÇÃO DOS NAVIOS E A PREVENÇÃO DA POLUIÇÃO [CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTÃO DA SEGURANÇA (CÓDIGO ISM)]

Prescrições relativas à gestão da segurança e à prevenção da poluição

PREÂMBULO

1. O objectivo do presente código é estabelecer uma norma internacional para a gestão e exploração seguras dos navios e a prevenção da poluição.

2. A Assembleia adoptou a resolução A.443 (XI), na qual convida todos os Governos a tomarem as medidas necessárias para que os capitães sejam salvaguardados no exercício das suas competências no que respeita à segurança marítima e à protecção do meio marinho.

3. A Assembleia adoptou igualmente a resolução A.680 (17), na qual reconhece a necessidade de uma adequada organização da gestão, para que o pessoal a bordo dos navios possa assegurar e manter níveis elevados de segurança e de protecção do ambiente.

4. Reconhecendo que cada companhia de navegação ou armador tem a sua especificidade e que os navios são explorados em condições muito diversas, o código baseia-se em princípios e objectivos gerais.

5. O código é redigido em termos gerais para que possa ter ampla aplicação. Obviamente, os diferentes níveis da gestão, em terra ou no mar, requerem graus variáveis de conhecimento e consciencialização das questões tratadas.

6. A pedra angular de uma boa gestão da segurança é o empenhamento ao mais alto nível. Em matéria de segurança e de prevenção da poluição, são o empenhamento, a competência, as atitudes e a motivação dos indivíduos, a todos os níveis, que determinam o resultado final.

1. GENERALIDADES

1.1. **Definições**

1.1.1. «Código Internacional de Gestão da Segurança (Código ISM)» é o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição, adoptado pela Assembleia e tal como possa vir a ser alterado pela organização.

1.1.2. «Companhia» é o proprietário do navío, ou qualquer outra organização ou pessoa, como o gestor ou o afretador em casco nu, que tenha assumido, perante o proprietário, a responsabilidade pela exploração do navio e que, ao assumir essa responsabilidade, concordou em cumprir todos os deveres e obrigações impostas pelo código.

1.1.3. «Administração» é o Governo do Estado cuja bandeira o navio está autorizado a arvorar.

1.2. **Objectivos**

1.2.1. São objectivos do código garantir a segurança no mar e prevenir os danos corporais ou a perda de vidas humanas, assim como os danos no ambiente, em particular o meio marinho, e os danos materiais.

1.2.2. Os objectivos das companhias a nível da gestão deveriam ser, nomeadamente:

1. Proporcionar práticas de exploração e um ambiente de trabalho seguros nos navios;

2. Estabelecer medidas de segurança contra todos os riscos identificados; e

3. Melhorar continuamente as competências do pessoal em terra e a bordo dos navios em matéria de gestão da segurança, incluindo a preparação para situações de emergência relacionadas quer com a segurança quer com a protecção do ambiente.

1.2.3. O sistema de gestão da segurança deveria garantir:

1. Que são cumpridas as regras e regulamentos obrigatórios; e

2. Que são tidos em consideração os códigos, orientações e normas aplicáveis recomendadas pela organização, as administrações, as sociedades de classificação e as organizações do sector marítimo.

1.3. **Aplicação**

As prescrições do presente código podem ser aplicadas a todos os navios.

1.4. **Requisitos funcionais de um sistema de gestão da segurança**

Cada companhia deveria desenvolver, aplicar e manter um sistema de gestão da seguranças (SMS) que incluísse os seguintes requisitos funcionais:

1. Uma política de segurança e de protecção do ambiente;

2. Instruções e procedimentos para a exploração segura dos navios e a protecção do ambiente consentâneos com a legislação internacional e a legislação do Estado de bandeira pertinentes;

3. Níveis de autoridade bem definidos e vias de comunicação entre o pessoal em terra, entre o pessoal a bordo e entre ambos;

4. Procedimentos para a comunicação de acidentes e de casos de incumprimento das disposições do presente código;

5. Procedimentos para a preparação e a intervenção em situações de emergência; e

6. Procedimentos de auditoria interna e de controlo da gestão.

2. POLÍTICA DE SEGURANÇA E DE PROTECÇÃO DO AMBIENTE

2.1. A companhia deveria estabelecer uma política de segurança e de protecção do ambiente que definisse como alcançar os objectivos enunciados no ponto 1.2.

2.2. A companhia deveria assegurar que essa política é aplicada e mantida a todos os níveis da organização, quer nos navios quer em terra.

3. RESPONSABILIDADES E AUTORIDADE DA COMPANHIA

3.1. Se a entidade responsável pela exploração do navio não é o proprietário, este deverá comunicar à administração a designação completa daquela e todos os elementos e ela referentes.

3.2. A companhia deveria definir e estabelecer por escrito as responsabilidades, autoridade e interrelacionamento de todo o pessoal que dirige, executa e verifica as actividades relacionadas com a segurança e a prevenção da poluição ou que têm incidências nestas.

3.3. A companhia é responsável por garantir a disponibilidade de recursos e de apoio em terra que permitam à pessoa ou pessoas designadas o desempenho das respectivas funções.

4. PESSOA(S) DESIGNADA(S)

Para garantir a segurança da exploração de cada navio e assegurar a ligação entre si e as pessoas a bordo, cada companhia deveria, conforme fosse adequado, designar uma ou mais pessoas em terra com acesso directo ao mais alto nível da direcção. A responsabilidade e autoridade da pessoa ou

pessoas designadas deveriam incluir a supervisão dos aspectos da exploração de cada navio relacionados com a segurança e a prevenção da poluição e assegurar a disponibilidade de recursos e apoio em terra adequados, de acordo com as necessidades.

5. RESPONSABILIDADES E AUTORIDADE DO CAPITÃO

5.1. A companhia deveria definir e estabelecer por escrito claramente as responsabilidades do capitão no que respeita:

1. À aplicação da política da companhia em matéria de segurança e de protecção do ambiente;

2. À motivação da tripulação para o cumprimento dessa política;

3. À comunicação das ordens e instruções necessárias de modo claro e simples;

4. À verificação do cumprimento dos requisitos especificados; e

5. À análise do SMS e à comunicação das respectivas deficiências à direcção em terra.

5.2. A companhia deveria garantir que o SMS aplicado a bordo dos navios demarca expressamente a autoridade do capitão. A companhia deveria estabelecer no SMS que o capitão tem a autoridade suprema e a responsabilidade por tomar decisões em matéria de segurança e de prevenção da poluição e por solicitar assistência à companhia em caso de necessidade.

6. RECURSOS E PESSOAL

6.1. A companhia deveria assegurar que o capitão:

1. Possui as qualificações necessárias para comandar;

2. Conhece perfeitamente o sistema de gestão da segurança da companhia; e

3. Conta com o apoio necessário para desempenhar com segurança as funções de capitão.

6.2. A companhia deveria assegurar que cada navio é lotado com marítimos qualificados, certificados e medicamente aptos em conformidade com os requisitos nacionais e internacionais aplicáveis.

6.3. A companhia deveria estabelecer procedimentos que garantam que o pessoal recém-contratado ou afectado a novas funções relacionadas com a segurança e a protecção do ambiente é devidamente instruído nas suas obrigações. As instruções que fosse essencial fornecer previamente à largada do navio deveriam ser identificadas, estabelecidas por escrito e transmitidas.

6.4. A companhia deveria assegurar que todo o pessoal envolvido no SMS tem um entendimento adequado das regras, regulamentos, códigos e orientações relevantes.

6.5. A companhia deveria estabelecer e manter procedimentos para determinar que formação poderá ser necessária para o SMS e garantir que todo o pessoal interessado recebe essa formação.

6.6. A companhia deveria estabelecer procedimentos para que os membros do pessoal do navio pudessem dispor das informações sobre o SMS necessárias numa língua ou línguas de trabalho que conheçam.

6.7. A companhia deveria assegurar que os membros do pessoal do navio são capazes de comunicar eficazmente entre si para a execução das tarefas relacionadas com o SMS.

7. ELABORAÇÃO DE PLANOS PARA AS OPERAÇÕES A BORDO

A companhia deveria estabelecer procedimentos para a elaboração de planos e instruções para operações a bordo essenciais relacionadas com a segurança do navio e a prevenção da poluição. As várias tarefas deveriam ser definidas e atribuídas a pessoal qualificado.

8. PREPARAÇÃO PARA SITUAÇÕES DE EMERGÊNCIA

8.1. A companhia deveria estabelecer procedimentos para a identificação, descrição e resposta a situações de emergência potenciais a bordo.

8.2. A companhia deveria estabelecer programas de exercícios para preparação para acções de emergência.

8.3. O SMS deveria prever medidas para assegurar que a organização da companhia está apta a dar resposta, em qualquer momento, a perigos, acidentes e situações de emergência em que os seus navios estejam envolvidos.

9. COMUNICAÇÃO E ANÁLISE DE CASOS DE INCUMPRIMENTO, ACIDENTES E OCORRÊNCIAS POTENCIALMENTE PERIGOSAS

9.1. O SMS deveria prever procedimentos para garantir que os casos de incumprimento, acidentes e ocorrências potencialmente perigosas são comunicados à companhia e investigados e analisados com o objectivo de reforçar a segurança e a prevenção da poluição.

9.2. A companhia deveria estabelecer procedimentos para a aplicação de medidas correctivas.

10. MANUTENÇÃO DO NAVIO E DO EQUIPAMENTO

10.1. A companhia deveria estabelecer procedimentos para garantir que a manutenção dos navios é feita em conformidade com as disposições das regras e regulamentos relevantes e com as disposições suplementares que eventualmente tivesse estabelecido.

10.2. Para dar cumprimento a essas disposições, a companhia deveria garantir que:

1. São realizadas inspecções a intervalos adequados;

2. Todos os casos de incumprimento, bem como as respectivas causas, se conhecidas, são comunicados;

3. São tomadas as medidas correctivas necessárias; e

4. São conservados registos destas actividades.

10.3. A companhia deveria estabelecer a nível do SMS procedimentos para a identificação dos equipamentos e sistemas técnicos cuja avaria imprevista possa dar origem a situações perigosas. O SMS deveria prever medidas específicas para o reforço da fiabilidade desses equipamentos e sistemas. Tais medidas deveriam incluir o ensaio regular dos dispositivos de emergência e dos equipamentos ou sistemas técnicos que não são utilizados em permanência.

10.4. As inspecções referidas no ponto 10.2 e as medidas referidas no ponto 10.3 deveriam fazer parte da manutenção de rotina do navio.

11. DOCUMENTAÇÃO

11.1. A companhia deveria estabelecer e manter procedimentos de controlo de todos os documentos e dados relacionados com o SMS.

11.2. A companhia deveria garantir que:

1. Os documentos válidos estão disponíveis em todos os locais pertinentes;

2. As alterações aos documentos são analisadas e aprovadas por pessoal autorizado; e

3. Os documentos obsoletos são prontamente recolhidos.

11.3. Os documentos utilizados para descrever e aplicar o SMS podem ser designados por «Manual de gestão da segurança». A documentação deveria ser conservada na forma que a companhia considerasse mais adequada. Cada navio deveria ter a bordo toda a documentação a ele relativa.

12. VERIFICAÇÃO, ANÁLISE E AVALIAÇÃO PELA COMPANHIA

12.1. A companhia deveria realizar auditorias internas para verificar se as actividades relacionadas com a segurança e a prevenção da poluição são conformes com o sistema de gestão da segurança.

12.2. A companhia deveria avaliar periodicamente a eficácia do SMS e proceder, quando necessário, à revisão deste em conformidade com os procedimentos que tivesse estabelecido.

12.3. As auditorias deveriam ser realizadas e as eventuais medidas correctivas tomadas em conformidade com procedimentos documentados.

12.4. O pessoal que efectua as auditorias não deveria estar relacionado com os sectores a auditar, a menos que tal seja impraticável devido à dimensão e natureza da companhia.

12.5. Os resultados das auditorias e análises deveriam ser disponibilizados a todo o pessoal com responsabilidades no sector auditado.

12.6. O pessoal dirigente responsável pelo sector auditado deveria tomar medidas atempadas para corrigir as anomalias detectadas.

13. CERTIFICAÇÃO, VERIFICAÇÃO E CONTROLO

13.1. O navio deveria ser explorado por uma companhia para a qual tivesse sido emitido um documento de conformidade a ele relativo.

13.2. Para cada companhia que satisfaça as prescrições do código ISM deveria ser emitido um documento de conformidade pela administração, uma organização reconhecida pela administração ou o Governo do país, agindo por conta da administração, em que a companhia conduz as suas actividades. Esse documento deveria ser aceite como prova de que a companhia tem capacidade para cumprir as prescrições do código.

13.3. A bordo deveria existir cópia desse documento, para que o capitão, se a isso solicitado, o pudesse apresentar para verificação pela administração ou por organizações por esta reconhecidas.

13.4. Para cada navio deveria ser emitido, pela administração ou uma organização por esta reconhecida, um certificado designado por certificado de gestão da segurança. Ao emitir o certificado, a administração deveria certificar-se de que a companhia e a sua gestão a bordo operam em conformidade com o sistema de gestão da segurança aprovado.

13.5. A administração, ou uma organização por ela reconhecida, deveria verificar periodicamente o bom funcionamento do sistema de gestão da segurança aprovado para o navio.