II

(Actos preparatórios)

COMISSÃO

Proposta alterada de directiva do Conselho relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e trabalho a bordo dos navios (1)

(94/C 347/14)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

COM(94) 501 final — 94/0068(SYN)

(Apresentada pela Comissão, em conformidade com o disposto no nº 2 do artigo 189ºA do Tratado CE, em 15 de Novembro de 1994)

(1) JO nº C 107 de 15. 4. 1994, p. 14.

TEXTO ORIGINAL	TEXTO CORRIGIDO
Artigo 2º	
(Definições)	
Para efeitos da presente directiva e dos seus anexos entende-se por:	Para efeitos da presente directiva e dos seus anexos entende-se por:
— «Convenções», a Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, e o seu Protocolo de 1978, a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978, o Regulamento Internacional para evitar Abalroamentos no Mar, de 1972, a Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, de 1969, e a Convenção sobre as Normas Mínimas a observar nos Navios Mercantes, de 1976 (OIT nº 147), bem como os protocolos e as alterações a essas convenções e os códigos, associados de natureza obrigatória em vigor à data de adopção da presente directiva.	1. «Convenções», a Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, e o seu Protocolo de 1978, a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, de 1978, o Regulamento Internacional para evitar Abalroamentos no Mar, de 1972, a Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, de 1969, e a Convenção sobre as Normas Mínimas a observar nos Navios Mercantes, de 1976 (OIT nº 147), bem como os protocolos e as alterações a essas convenções e os códigos, associados de natureza obrigatória em vigor à data de adopção da presente directiva.
— «MOU», o Memorando de Entendimento para a inspecção de navios pelo Estado do porto, assinado em Paris em 26 de Janeiro de 1982, com as alterações que lhe tenham sido introduzidas à data de adopção da presente directiva.	2. «MOU», o Memorando de Entendimento para a inspecção de navios pelo Estado do porto, assinado em Paris em 26 de Janeiro de 1982, com as alterações que lhe tenham sido introduzidas à data de adopção da presente directiva.

TEXTO ORIGINAL	TEXTO CORRIGIDO
— «Navio», qualquer navio de mar a que se aplique uma ou várias convenções e que arvore uma bandeira que não seja a do Estado do porto.	3. «Navio», qualquer navio de mar a que se aplique uma ou várias convenções e que arvore uma bandeira que não seja a do Estado do porto.
	4. «Inspector», um funcionário público, devidamente autorizado pela autoridade competente de um Estado-membro.
— «Inspecção», a visita a um navio para verificar a validade dos certificados e outros documentos pertinentes e as condições em que se encontra o navio, o seu equipamento e a sua tripulação.	5. «Inspecção», a visita a um navio para verificar a validade dos certificados e outros documentos pertinentes e as condições em que se encontra o navio, o seu equipamento e a sua tripulação, bem como as condições de vida e de trabalho desta última.
— «Inspecção aprofundada», uma inspecção em que o navio, o seu equipamento e a sua tripulação são, no todo ou em parte, conforme apropriado, objecto de vistoria aprofundada, nas circunstâncias especificadas no nº 3 do artigo 6º, no que se refere à construção, ao equipamento, à lotação e à observância dos procedimentos operacionais a bordo.	6. «Inspecção aprofundada», uma inspecção em que o navio, o seu equipamento e a sua tripulação, incluindo as respectivas condições de vida e de trabalho, são, no todo ou em parte, conforme apropriado, objecto de vistoria aprofundada, nas circunstâncias especificadas no nº 3 do artigo 6º, no que se refere à construção, ao equipamento, à lotação e à observância dos procedimentos operacionais a bordo.
— «Controlo reforçado», uma inspecção minuciosa nos casos especificados no artigo 7º	7. «Controlo reforçado», uma inspecção minuciosa nos casos especificados no artigo 7º
— «Regime especial de inspecção», o sistema de inspecção de alcance limitado e frequência reduzida referido no nº 4 do artigo 5º	Suprimido
— «Imobilização», a proibição formal de um navio sair para o mar ou de ser prosseguida uma operação, em resultado de anomalias identificadas que, isolada ou conjuntamente, tornam o navio incapaz de navegar ou que a continuação da operação em causa seja um risco, independentemente do período de estadia do navio no porto.	8. «Imobilização», a proibição formal de um navio sair para o mar ou de ser prosseguida uma operação, em resultado de anomalias identificadas que, isolada ou conjuntamente, tornam o navio incapaz de navegar ou que a continuação da operação em causa seja um risco, independentemente do período de estadia do navio no porto.
— «Inspector», um funcionário público, devidamente autorizado pela autoridade competente de um Estado-membro.	
	Nº 5 do artigo 3º (novo)
	5. Os Estados-membros fornecerão à Comissão todas a informações necessárias para a definição de prioridades e práticas que permitam uma melhor identificação dos navios susceptíveis de apresentarem anomalias. Qualquer consequente alteração ao artigo 5º será feita nos termos do disposto no artigo 17º

TEXTO ORIGINAL	TEXTO CORRIGIDO
Artigo 5º	
(Obrigações de inspecção)	
4. A Comissão, de acordo com o procedimento estabelecido no artigo 19º, adoptará as disposições aplicáveis aos diversos tipos de navios e definirá as condições em que os Estados-membros deverão aplicar o regime especial de inspecção a esses tipos de navios. O regime especial de inspecção não se aplica sempre que existam motivos inequívocos na acepção do nº 3 do artigo 6º	Suprimido
	Nº 3A do artigo 7º
	(novo)
	3A. O controlo reforçado dos navios de passageiros que circulam regularmente entre portos de Estados-membros deverá ser efectuado pela autoridade competente de um dos Estados-membros.
Artigo 8º	
(Relatório de inspecção destinado ao comandante)	
Após ter sido concluída uma inspecção, uma inspecção aprofundada ou um controlo reforçado, o inspector fornecerá ao comandante do navio inspeccionado um documento, na forma especificada no anexo 3 do MOU, contendo os resultados da inspecção e elementos relativos às decisões tomadas pelo inspector e às medidas de correcção a tomar pelo comandante ou pelo armador.	1. Após ter sido concluída uma inspecção, uma inspecção aprofundada ou um controlo reforçado, o inspector fornecerá ao comandante do navio inspeccionado um documento, na forma especificada no anexo 3 do MOU, contendo os resultados da inspecção e elementos relativos às decisões tomadas pelo inspector e às medidas de correcção a tomar pelo comandante ou pelo armador.
	1A. Em caso de anomalias que conduzam à imobilização do navio, o relatório fornecido ao comandante do navio, nos termos do disposto no nº 1, deverá conter a informação relativa à futura publicação da imobilização, em conformidade com o disposto na presente directiva.
Nºs 4, 4A, e 4B do artigo 9º	
(novos)	
4. Caso as inspecções referidas nos artigos 6º e 7º dêem origem a um qualquer tipo de intervenção, o inspector que as efectuou deverá actuar em conformidade com a regra 19, alíneas d) a f), do capítulo I do Protocolo de 1978 relativo à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974.	4. Caso as inspecções referidas nos artigos 6º e 7º dêem origem a um qualquer tipo de imobilização, a autoridade competente informará imediatamente, por escrito, a administração marítima do Estado de bandeira ou o cônsul ou, na sua ausência, a representação diplomática mais próxima do Estado de bandeira sobre as circunstâncias que tornaram necessária a intervenção. O inspector ou a organização reconhecida como responsável pela classificação do navio em causa deverão igualmente ser informados.
	4A. As disposições da presente directiva não prejudicam os requisitos adicionais das convenções relativas aos procedimentos de notificação e de apresentação de relatórios no que respeita ao controlo pelo Estado do porto.

TEXTO ORIGINAL	TEXTO CORRIGIDO
	4B. Em aplicação do controlo pelo Estado do porto, previsto na presente directiva, deverão ser envidados todos os esforços possíveis, por forma a obviar a que o navio seja imobilizado durante um período de tempo desnecessariamente longo ou a que a sua saída para o mar sofra atrasos desnecessários. Em caso de imobilização de um navio por um período desnecessariamente longo ou de atraso da respectiva saída para o mar, há que proceder ao pagamento de uma indemnização pela perda ou pelo dano sofridos.
	Artigo 9A
	(novo)
	(Direito à interposição de recurso)
	1. Ao proprietário ou operador de um navio ou, ainda, ao seu representante no Estado-membro assiste o direito de recorrer da decisão tomada pela autoridade competente ou pelo respectivo inspector sobre a imobilização de um navio ou a proibição de operações com o mesmo relacionadas.
	2. Para o efeito e em conformidade com a legislação nacional respectiva, os Estados-membros promoverão a criação e velarão pela aplicação de adequados procedimentos de interposição de recurso.
	3. A autoridade competente informará devidamente o comandante do navio sobre o direito à interposição de recurso, previsto no nº 1.
Nºs 1, 5 e 6 do artigo 10º	
(Seguimento das inspecções e das imobilizações)	
1. Sempre que as anomalias a que se refere o nº 2 do artigo 9º não possam ser corrigidas no porto em que se realizou a inspecção, a autoridade competente do Estado-membro em causa pode autorizar que o navio siga para um estaleiro de reparação naval localizado na Comunidade e escolhido pelo comandante, desde que sejam respeitadas as condições por ela estabelecidas. Essas condições devem assegurar que o navio possa seguir para o referido estaleiro sem riscos para a segurança e a saúde dos passageiros ou da tripulação, sem riscos para outros navios e sem riscos irrazoáveis para o ambiente marinho.	1. Sempre que as anomalias a que se refere o nº 2 do artigo 9º não possam ser corrigidas no porto em que se realizou a inspecção, a autoridade competente do Estado-membro em causa pode autorizar que o navio siga para o estaleiro de reparação naval mais próximo e adequado, estaleiro esse escolhido pelo comandante e pelas autoridades competentes, desde que as condições sejam estabelecidas pela autoridade competente do Estado de bandeira e aprovadas pelo Estado-membro. Essas condições devem assegurar que o navio possa seguir para o referido estaleiro sem riscos para a segurança e a saúde dos passageiros ou da tripulação, sem riscos para outros navios e sem riscos irrazoáveis para o ambiente marinho.
5. Nas circunstâncias referidas no nº 4, a autoridade competente do Estado-membro em que foram apuradas as anomalias do navio deve alertar imediatamente as autoridades competentes dos restantes Estados-membros.	5. Nas circunstâncias referidas no nº 4, a autoridade competente do Estado-membro em que foram apuradas as anomalias do navio deve alertar imediatamente as autoridades competentes dos restantes Estados-membros.
Não obstante o disposto no nº 4, o acesso a um porto específico pode ser autorizado em caso de força maior, desde que o armador ou o comandante do navio tenham tomado medidas adequadas, a contento da autoridade competente desse Estado-membro, para assegurar a entrada do navio no porto em segurança e que tenha sido constituída uma garantia financeira adequada.	6. Não obstante o disposto no nº 4, o acesso a um porto específico pode ser autorizado em caso de força maior, desde que o armador ou o comandante do navio tenham tomado medidas adequadas, a contento da autoridade competente desse Estado-membro, para assegurar a entrada do navio no porto em segurança e que tenha sido constituída uma garantia financeira adequada.

TEXTO ORIGINAL	TEXTO CORRIGIDO
	Nº 1A e 2A do Artigo 11º
	(novos)
1. As inspecções devem ser realizadas apenas por inspectores que respondam aos critérios de qualificação especificados no anexo VII.	1. As inspecções devem ser realizadas apenas por inspectores que respondam aos critérios de qualificação especificados no anexo VII.
	1A. Caso o inspector não seja detentor da qualificação necessária à resolução de determinadas questões de ordem técnica, poderá recorrer aos serviços de um inspector de uma organização acreditada nos termos da directiva relativa às disposições e normas comuns para as organizações de controlo e de inspecção dos navios.
2. Os inspectores encarregues das inspecções aos navios no quadro da inspecção de navios pelo Estado do porto não devem ter quaisquer interesses comerciais directos nos portos e nos navios em que sejam efectuadas inspecções nos termos da presente directiva.	2. Os inspectores encarregues das inspecções aos navios no quadro da inspecção de navios pelo Estado do porto não devem ter quaisquer interesses comerciais directos nos portos e nos navios em que sejam efectuadas inspecções nos termos da presente directiva.
	2A. Os inspectores deverão ser portadores de uma procuração sob a forma de documento de identificação, emitido pela autoridade competente, em conformidade com a legislação nacional, documento esse que lhes cometa poderes para inspeccionar o navio.
	Em conformidade com o procedimento previsto no artigo 17º, dever-se-á proceder à criação de um impresso comunitário.
	Artigo 14º
	(Publicação das imobilizações)
Cada autoridade competente publicará trimestralmente o número de imobilizações decretadas por sua ordem nos três meses anteriores. Essa publicação incluirá o nome do navio, o número IMO, os nomes do Estado de bandeira, do armador e da sociedade de classificação, quer esta tenha emitido ou não os certificados obrigatórios em nome do Estado de bandeira, e, se for caso disso, o nome de qualquer outra parte que tenha emitido certificados para o navio em causa nos termos das convenções em nome do Estado de bandeira.	Cada autoridade competente publicará trimestralmente os nomes dos navios imobilizados nos três meses anteriores, indicando aqueles que tenham constituído, mais do que uma vez, objecto de imobilização nos últimos 24 meses. Essa publicação incluirá: — o nome do navio, — o número IMO, — o nome do Estado de bandeira, — o nome do armador, — o nome da sociedade de classificação e, se for caso disso, o nome de qualquer outra parte que tenha emitido certificados para o navio em causa nos termos das convenções em nome do Estado de bandeira, quando relevante, — a razão da imobilização, — o porto e a data da imobilização.
	Nº 1 e 3 do Artigo 15º
	(novo)
1. Será cobrada uma taxa ao armador ou ao operador de um navio que tenha sido inspeccionado nos termos da presente directiva e no qual tenham sido apuradas anomalias que justifiquem a sua imobilização. O montante da taxa cobrada nos termos do presente artigo deverá cobrir, mas não exceder, os custos totais incorridos, num período contabilístico normal, com as inspecções realizadas após a notificação formal da imobilização.	1. Caso a inspecção a que se referem os artigos 6º e 7º confirme ou evidencie anomalias relativamente aos requisitos de uma convenção, anomalias essas que justifiquem a imobilização de um navio, serão imputados ao armador ou ao operador ou, ainda, ao seu representante no Estado do porto os custos totais incorridos, num período contabilístico normal, com a reinspecção realizada.

TEXTO ORIGINAL	TEXTO CORRIGIDO
2. Os custos incorridos com as inspecções realizadas pela autoridade competente de um Estado-membro nos termos do nº 4 do artigo 10º serão imputados ao armador ou ao operador do navio.	2. Os custos incorridos com as inspecções realizadas pela autoridade competente de um Estado-membro nos termos do nº 4 do artigo 10º serão imputados ao armador ou ao operador do navio.
	3. A imobilização deverá vigorar até ao momento em que tenha lugar o pagamento total dos custos incorridos ou em que seja constituída uma adequada garantia financeira.
Artigo 17º	
(Comité consultivo)	
A Comissão será assistida pelo comité instituído pelo artigo 12º da Directiva 93/75/CEE nos termos do procedimento estabelecido no artigo 19º	A Comissão será assistida pelo comité instituído pelo artigo 12º da Directiva 93/75/CEE nos termos do procedimento estabelecido nesse artigo.
Artigo 18º	
(Procedimento de alteração)	
A Comissão pode, nos termos do procedimento estabelecido no artigo 19º:	A presente directiva pode ser modificada, nos termos do procedimento estabelecido no artigo 17º, a fim de:
a) Alterar as obrigações de inspecção dos Estados-membros mencionadas no artigo 5º, com base na experiência adquirida com a aplicação da presente directiva e tendo em conta a evolução do MOU;	a) Adaptar as obrigações de inspecção e de publicação impostas aos Estados-membros por força dos artigos 5º, 6º, 7º e 14º, com base na experiência adquirida com a aplicação da presente directiva e tendo em conta a evolução do MOU;
b) Alterar os anexos para os adaptar às alterações às convenções, protocolos, códigos ou resoluções dos organismos internacionais relevantes ou ao MOU.	b) Adaptar os anexos às alterações às convenções, protocolos, códigos ou resoluções dos organismos internacionais relevantes ou ao MOU.
Artigo 19º	
(Procedimento de comitologia)	
1. O representante da Comissão submeterá à apreciação do comité referido no artigo 17º um projecto das medidas a adoptar.	Suprimido
2. O comité emitirá o seu parecer sobre o projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência do assunto, se necessário procedendo a uma votação.	Suprimido
3. O parecer será exarado em acta; os Estados-membros têm o direito de requerer que as suas posições sejam registadas na acta.	Suprimido
4. A Comissão dará a máxima atenção ao parecer do comité, informando-o da forma como o mesmo foi tido em conta.	Suprimido

TEXTO ORIGINAL	TEXTO CORRIGIDO
ANEXO I	
Lista de navios a inspeccionar prioritariamente (nº 2 do artigo 5º)	
Proémio (novo), nºs 1 e 8A (novos)	
	A ordem dos critérios não representa uma lista hierárquica de prioridades.
1. Os navios que escalem pela primeira vez o porto de um Estado-membro. Ao aplicarem este critério, os Estados-membros devem igualmente ter em conta as inspecções já efectuadas por membros do MOU. Na falta de dados adequados para dar cumprimento a esta obrigação, os Estados-membros devem basear-se nos dados disponíveis na SIRENAC E e inspeccionar os navios que não tenham sido registados nessa base de dados após a sua entrada em funcionamento em 1 de Janeiro de 1993.	1. Os navios que escalem pela primeira vez, ou após uma ausência de, no mínimo, 12 meses, o porto de um Estado-membro. Ao aplicarem este critério, os Estados-membros devem igualmente ter um conta as inspecções já efectuadas por membros do MOU. Na falta de dados adequados para dar cumprimento a esta obrigação, os Estados-membros devem basear-se nos dados disponíveis na SIRENAC E e inspeccionar os navios que não tenham sido registados nessa base de dados após a sua entrada em funcionamento em 1 de Janeiro de 1993.
	8A. Os navios-cisterna de transporte de produtos químicos.
ANEXO III	
Introdução, pontos 1 e 3	
(Lista não exaustiva)	
São exemplos de «motivos inequívocos» para a inspecção aprofundada referida no nº 3 do artigo 6º:	São exemplos de «motivos inequívocos» para a inspecção aprofundada referida no nº 3 do artigo 6º (lista não exaustiva):
	1. Os navios a que se refere o anexo I, com excepção dos números 1 e 8a.
1. Relatório ou notificação de um Estado-membro.	2. Relatório ou notificação de um Estado-membro.
2. Relatório ou queixa do comandante, de um membro da tripulação ou de qualquer pessao ou organização com interesse legítimo na segurança da exploração do navio, nas condições de vida e trabalho a bordo ou na prevenção da poluição, a menos que o Estado-membro interessado considere o relatório ou a queixa manifestamente infundados.	3. Relatório ou queixa do comandante, de um membro da tripulação ou de qualquer pessoa ou organização com interesse legítimo na segurança da exploração do navio, nas condições de vida e trabalho a bordo ou na prevenção da poluição, a menos que o Estado-membro interessado considere o relatório ou a queixa manifestamente infundados. Nem a identidade da pessoa que apresentou o relatório nem a queixa deverão ser reveladas ao comandante ou ao armador do navio em causa.
ANEXO VII	
(Critérios mínimos para os inspectores (nº 1 do artigo 11º)	
1. O inspector deve estar autorizado pela autoridade competente do Estado-membro a efectuar inspecções a navios no quadro da inspecção de navios pelo Estado de bandeira.	1. O inspector deve estar autorizado pela autoridade competente do Estado-membro a efectuar inspecções a navios no quadro da inspecção de navios pelo Estado do porto.

TEXTO ORIGINAL	TEXTO CORRIGIDO
2. É necessário um mínimo de dois anos completos de serviço como inspector afecto à inspecção de navios pelo Estado de bandeira.	2A. É necessário um mínimo de um ano completo de serviço como inspector afecto à inspecção de navios pelo Estado de bandeira exercendo funções a nível da inspecção e certificação nos termos das convenções.
3. O inspector deve ter poderes para imobilizar um navio nos termos da legislação nacional.	Suprimir
4. O inspector deve possuir:	— O inspector deve possuir:
a) Um certificado de competência para o posto de comandante, cf. STCW, regra II/2, ou	a) Um certificado de competência para o posto de comandante, que lhe permita assumir o comando de um navio de arqueação bruta igual ou superior a 1 600 t, cf. STCW, regra II/2, ou
b) Um certificado de competência para o posto de chefe de máquinas, cf. STCW, regra III/2, ou	b) Um certificado de competência para o posto de chefe de máquinas, que lhe permita assumir essas funções a bordo de um navio cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 3 000 kW, cf. STCW, regra III/2, ou
c) Um certificado de competência para o posto de oficial radiotécnico, cf. STCW, regra IV/1, ou	Suprimir
d) Um diploma de arquitecto naval, engenheiro mecânico ou engenheiro noutro ramo da engenharia relacionado com o sector marítimo e experiência profissional de um mínimo de cinco anos nessa qualidade.	c) Um diploma de arquitecto naval, engenheiro mecânico ou engenheiro noutro ramo da engenharia relacionado com o sector marítimo e experiência profissional de um mínimo de cinco anos nessa qualidade.
5. Os inspectores que se integrem nas categorias mencionadas nas alíneas a) -c) do ponto 4 deverão ter prestado serviço como imediato, segundo-oficial de máquinas (em alguns Estados-membros este posto tem a designação de primeiro-oficial de máquinas) ou oficial radiotécnico durante um período não inferior a dois anos.	Os inspectores que se integrem nas categorias mencionadas nas alíneas a) e b) deverão ter prestado serviço como oficial de convés ou como oficial de máquinas durante um período não inferior a cinco anos.
	B. Ou:
	— O inspector deve ser titular de um diploma universitário relevante ou possuir uma formação equivalente,
	— ter adquirido formação e qualificação numa escola para inspectores de navios e
	— ter prestado um mínimo de dois anos de serviço como inspector afecto à inspecção de navios pelo Estado de bandeira exercendo funções a nível da inspecção e certificação nos termos das convenções.
6. Capacidade de expressão oral e escrita em língua inglesa.	3. Capacidade de comunicar oralmente e por escrito com os marítimos na língua mais correntemente falada no mar.
	4. Os inspectores deverão ter um conhecimento adequado das disposições das convenções internacionais e dos procedimentos de inspecção de navios pelos Estado de porto pertinentes.
	5. Serão igualmente aceites inspectores que não preencham os critérios atrás definidos, desde que, à data de adopção da presente directiva, se encontrem ao serviço da autoridade competente de um Estado-membro exercendo funções no quadro da inspecção de navios pelo Estado do porto.