Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►**B** ►**M4** **DIRECTIVA 95/21/CE DO CONSELHO**
de 19 de Junho de 1995
relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto ◄

(JO L 157 de 7.7.1995, p. 1)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
►**M1**	Directiva 98/25/CE do Conselho de 27 de Abril de 1998	L 133	19	7.5.1998
►**M2**	Directiva 98/42/CE da Comissão de 19 de Junho de 1998	L 184	40	27.6.1998
►**M3**	Directiva 1999/97/CE da Comissão de 13 de Dezembro de 1999	L 331	67	23.12.1999
►**M4**	Directiva 2001/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 19 de Dezembro de 2001	L 19	17	22.1.2002

▼B
▼M4

DIRECTIVA 95/21/CE DO CONSELHO

de 19 de Junho de 1995

relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto

▼B

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão [1],

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social [2],

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 189ºC do Tratado [3],

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

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

Considerando que o Conselho, na sua reunião de 25 de Janeiro de 1993, adoptou conclusões que instaram a Comunidade e os Estados-membros a assegurar uma aplicação e observância mais eficazes de normas internacionais adequadas no domínio da segurança marítima e da protecção do ambiente e a aplicar as novas medidas logo que adoptadas;

Considerando que, na sua Resolução, de 8 de Junho de 1993 sobre uma política comum de segurança marítima [4], o Conselho instou a Comissão a apresentar-lhe, com a maior brevidade, sugestões quanto a acções específicas e propostas formais relativas aos critérios de inspecção dos navios, incluindo a harmonização das normas de imobilização e a possibilidade de publicação dos resultados das inspecções e da recusa de acesso aos portos da Comunidade;

Considerando que a segurança, a prevenção da poluição e as condições de vida e trabalho a bordo dos navios podem ser significativamente melhoradas pela redução drástica da presença nas águas da Comunidade de navios que não obedecem às normas, através da aplicação rigorosa das convenções, códigos e resoluções internacionais;

Considerando que o controlo da conformidade dos navios com as normas internacionais de segurança, de prevenção da poluição e de condições de vida e de trabalho a bordo dos navios deve incumbir, em primeiro lugar, ao Estado do pavilhão; que, todavia, se verifica que um número crescente de Estados do pavilhão descuram gravemente a aplicação e o cumprimento das normas internacionais; que, por conseguinte, o controlo da conformidade com as normas internacionais de segurança, de prevenção da poluição e de condições de vida e de trabalho a bordo dos navios deve ser igualmente assegurado pelo Estado do porto;

Considerando que uma abordagem harmonizada na imposição pelos Estados-membros dessas normas internacionais aos navios que naveguem nas águas sob sua jurisdição ou escalem os seus portos, evitará distorções da concorrência;

Considerando que a existência de um quadro jurídico comunitário harmonizando os procedimentos de inspecção é fundamental para

---

(1) JO nº C 107 de 15. 4. 1994, p. 14 e JO nº C 347 de 8. 12. 1994, p. 15.
(2) JO nº C 393 de 31. 12. 1994, p. 50.
(3) Parecer do Parlamento Europeu de 27 de Outubro de 1994 (JO nº C 347 de 8. 12. 1994, p. 15), posição comum do Conselho de 14 de Março de 1995 (JO nº C 93 de 13. 4. 1995, p. 25) e decisão do Parlamento Europeu de 18 de Maio de 1995 (ainda não publicada no Jornal Oficial) (SIC! JO nº C 151 de 19. 6. 1995, p. 22.
(4) JO nº C 271 de 7. 10. 1993, p. 1.

▼B

assegurar a aplicação uniforme dos princípios de segurança da navegação e de prevenção da poluição que estão no âmago das políticas comunitárias de transportes e de ambiente;

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

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

Considerando que há que tirar partido da experiência adquirida com a aplicação do Memorando de Acordo (MA) de Paris para a inspecção de navios pelo Estado do porto, assinado em Paris em 26 de Janeiro de 1982;

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

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

Considerando que devem ser harmonizadas as regras e procedimentos de inspecção pelo Estado do porto, bem como os critérios de imobilização de navios, a fim de assegurar um nível uniforme de eficácia em todos os portos, o que reduziria drasticamente a utilização selectiva de certos portos de destino com o propósito de se evitar o devido controlo;

Considerando que as estatísticas de acidentes, imobilizações e anomalias, publicadas na comunicação da Comissão intitulada «Uma política comum de segurança marítima» e no relatório anual do MA, mostram que determinados tipos de navios necessitam de ser sujeitos a uma inspecção alargada;

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

Considerando que deverá ser instituído um direito de recurso contra as decisões de imobilização tomadas pelas autoridades competentes, de modo a evitar decisões injustas que possam resultar em imobilizações e atrasos indevidos;

Considerando que a insuficiência das infra-estruturas do porto de inspecção pode forçar a autoridade competente a autorizar que o navio em causa siga para um estaleiro de reparação adequado, desde que sejam preenchidas as condições impostas para a realização dessa viagem; que os navios refractários continuariam a representar um perigo para a segurança, a saúde ou o ambiente e a beneficiar de vantagens comerciais ao não serem modernizados de acordo com as disposições pertinentes das convenções, devendo, por conseguinte, ser-lhes recusado o acesso a todos os portos da Comunidade;

Considerando que há circunstâncias em que um navio ao qual tenha sido recusado o acesso a portos da Comunidade tem que receber uma autorização para entrar; que, em tais circunstâncias, esse navio só deverá ser autorizado a aceder a um determinado porto se tiverem sido tomadas todas as precauções para garantir a sua entrada segura;

Considerando que a complexidade dos requisitos das convenções relativas à construção, equipamento e lotação dos navios e as repercussões graves das decisões tomadas pelos inspectores, bem como a necessidade de os inspectores tomarem decisões absolutamente imparciais, exige que as inspecções sejam efectuadas apenas por

▼B

inspectores que sejam agentes administrativos do Estado e possuam profundos conhecimentos e experiência;

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

Considerando que é necessária a cooperação entre as autoridades competentes dos Estados-membros e outras autoridades ou organizações, de modo a assegurar um acompanhamento efectivo dos navios que tenham sido autorizados a sair para o mar com anomalias, e para proceder à troca de informações sobre navios que se encontrem nos portos;

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

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

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

Considerando que, para efeitos da aplicação da presente directiva, é conveniente o recurso ao comité instituído ao abrigo do artigo 12º da Directiva 93/75/CEE, de 13 de Setembro de 1993, relativa às condições mínimas exigidas para os navios com destino aos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes ([1]), para assistir a Comissão na tarefa de revisão das obrigações de inspecção que incumbem aos Estados-membros, com base na experiência adquirida e tendo em conta a evolução do MA, e na adaptação dos anexos que se mostre necessária tendo em conta as alterações às convenções, protocolos, códigos e resoluções dos organismos internacionais relevantes e ao MA,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

Objectivo

A presente directiva tem por objectivo contribuir para a redução drástica da presença nas águas sob jurisdição dos Estados-membros de navios que não obedecem a normas:

— reforçando o cumprimento por todos os navios, independentemente dos pavilhões que arvorem, da regulamentação internacional e comunitária pertinente no domínio da segurança marítima, da protecção do meio marinho e das condições de vida e de trabalho a bordo,

— estabelecendo critérios comuns para uma inspecção dos navios pelo Estado do porto e harmonizando os procedimentos de inspecção e imobilização de navios, tendo devidamente em conta os compromissos assumidos pelas autoridades marítimas dos Estados-membros nos termos do Memorando de Acordo de Paris para a inspecção de navios pelo Estado do porto.

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

▼B

Artigo 2º

Definições

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

▼M4

1. «*Convenções*» significam:

   — a Convenção internacional sobre linhas de carga de 1966 (LC66);

   — a Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar de 1974 (SOLAS 74);

   — a Convenção internacional para a prevenção da poluição por navios de 1973, e o seu protocolo de 1978 (MARPOL 73/78);

   — a Convenção internacional sobre normas de formação, de certificação e de serviço de quartos para marítimos de 1978 (NFCSQM 78);

   — a Convenção sobre os regulamentos internacionais para evitar abalroamentos no mar de 1972 (COLREG 72);

   — a Convenção internacional sobre a arqueação dos navios de 1969 (ITC 69);

   — a Convenção sobre as normas mínimas a observar nos navios mercantes de 1976 (OIT N.º 147), e

   — a Convenção internacional sobre a responsabilidade civil por prejuízos causados pela poluição pelo petróleo, 1992 (CLC 92)

   bem como os protocolos e as alterações a essas convenções e respectivos códigos com carácter vinculativo em vigor em 19 de Dezembro de 2001.

2. «*MA*», o Memorando de Acordo de Paris para a inspecção de navios pelo Estado do porto, assinado em Paris em 26 de Janeiro de 1982, com a redacção em vigor em 19 de Dezembro de 2001.

▼B

3. «*Navio*», qualquer navio de mar a que se apliquem uma ou mais convenções e que arvore uma bandeira que não seja a do Estado do porto.

4. «*Instalação* off-shore», qualquer plataforma fixa ou flutuante que opere na ou sobre a plataforma continental de um Estado-membro.

5. «*Inspector*», um agente administrativo do Estado ou outra pessoa, devidamente autorizado pela autoridade competente de um Estado--membro para efectuar inspecções de controlo no Estado do porto e responsável perante essa autoridade competente.

6. «*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 da tripulação.

7. «*Inspecção aprofundada*», uma inspecção em que o navio, o seu equipamento e a sua tripulação são, no todo ou em parte, conforme apropriado, sujeitos a uma vistoria aprofundada, nas circunstâncias especificadas no nº 3 do artigo 6º, no que se refere à construção, ao equipamento, à lotação, às condições de vida e de trabalho e à observância dos procedimentos operacionais a bordo.

8. «*Inspecção alargada*», uma inspecção tal como especificado no artigo 7º

9. «*Imobilização*», a proibição formal de um navio sair para o mar, em resultado de anomalias detectadas que, isolada ou conjuntamente, tornem o navio incapaz de navegar.

10. «*Interrupção de uma operação*», a proibição formal de um navio prosseguir uma operação em resultado de anomalias detectadas que, isolada ou conjuntamente, tornem perigosa a continuação dessa operação.

▼B

Artigo 3º

Âmbito

1. A presente directiva aplica-se a qualquer navio e respectiva tripulação que:

— escale um porto de um Estado-membro ou uma instalação off-shore, ou

— esteja ancorado nesse porto ou nessa instalação.

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

2. Relativamente aos navios de arqueação bruta inferior a 500 toneladas, os Estados-membros aplicarão as disposições que o sejam das convenções relevantes e, na medida em que nenhuma convenção seja aplicável, tomarão as medidas necessárias para garantir que esses navios não representam um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente. Para os efeitos do presente número, os Estados-membros orientar-se-ão pelo anexo 1 do MA.

3. Ao inspeccionarem um navio que arvore pavilhão de um Estado que não seja parte numa convenção, os Estados-membros assegurar-se-ão de que o tratamento dado a esse navio e à tripulação não é mais favorável do que o reservado aos navios que arvorem pavilhão de um Estado que seja parte nessa convenção.

4. São excluídos do âmbito de aplicação da presente directiva os navios de pesca, os navios de guerra, as unidades auxiliares da Marinha de Guerra, os navios de madeira de construção primitiva, os navios afectos a serviços governamentais de carácter não comercial e as embarcações de recreio não utilizadas com fins comerciais.

▼M4

Artigo 4.º

Organismo responsável pelas inspecções

Os Estados-Membros terão administrações marítimas nacionais adequadas, a seguir designadas por «autoridades competentes», com pessoal, em especial inspectores qualificados, em número suficiente para inspeccionar os navios, e tomarão as medidas necessárias para assegurar que as respectivas autoridades competentes cumpram os seus deveres tal como constam da presente directiva.

▼B

Artigo 5º

Obrigações de inspecção

▼M4

1. O número total de inspecções realizadas anualmente pela autoridade competente de cada Estado-Membro nos navios referidos no n.º 2 do presente artigo e no artigo 7.º deve corresponder a, pelo menos, 25 % do número médio anual de navios distintos que tenham escalado os portos desse Estado calculado com base nos três últimos anos civis para os quais se disponha de estatísticas.

2. a) Sob reserva do disposto no artigo 7.º-A, a autoridade competente garantirá, que os navios não sujeitos a inspecção alargada cujo factor de selecção indicado no sistema de informação SIRENAC seja superior a 50 sejam objecto de uma inspecção nos termos do artigo 6.º, desde que tenha decorrido pelo menos um mês desde a última inspecção efectuada num porto da região MOU.

b) No que respeita à selecção dos restantes navios para efeitos de inspecção, a autoridade competente determinará a ordem de prioridade do seguinte modo:

— os primeiros navios a serem seleccionados para inspecção serão os referidos no anexo I, parte I, independentemente do respectivo factor de selecção;

▼M4

— os navios referidos no anexo I, parte II, serão seleccionados por ordem decrescente, segundo a ordem de prioridade resultante do nível dos respectivos factores de selecção indicados no sistema de informação SIRENAC.

3. Os Estados-Membros abster-se-ão de inspeccionar um navio que já tenha sido inspeccionado por outro Estado-Membro nos seis meses anteriores, desde que:

— o navio em causa não se inclua na lista do anexo I,

— não tenha sido notificada nenhuma anomalia na sequência de uma inspecção anterior, e

— não existam motivos inequívocos para efectuar uma inspecção;

— o navio não esteja abrangido pela alínea a) do n.º 2.

▼B

4. O disposto no nº 3 não se aplica aos controlos operacionais previstos especificamente nas convenções.

5. Os Estados-membros e a Comissão colaborarão no sentido de desenvolver prioridades e práticas que permitam visar de modo mais eficaz os navios que possam apresentar anomalias.

Qualquer alteração subsequente do presente artigo, excepto quanto ao valor de 25% referido no nº 1, será efectuada nos termos do disposto no artigo 19º

Artigo 6º

Procedimento de inspecção

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

a) Verificará os certificados e documentos enumerados no anexo II na medida do possível;

b) Certificar-se-á das condições gerais do navio, incluindo a casa das máquinas e as acomodações da tripulação, incluindo as condições higiénicas.

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

3. Sempre que haja motivos inequívocos para crer, após ter sido realizada a inspecção referida nos nºs 1 e 2, que as condições em que se encontra um navio, o seu equipamento ou a sua tripulação não respeitam substancialmente os requisitos pertinentes de uma convenção, será efectuada uma inspecção aprofundada, incluindo a verificação do cumprimento das exigências operacionais a bordo.

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

No anexo III constam exemplos de «motivos inequívocos».

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

▼M4

Artigo 7.º

Inspecção alargada obrigatória de determinados navios

1. Os navios pertencentes a uma das categorias enumeradas no anexo V, parte A, são susceptíveis de ser submetidos a uma inspecção alargada após um período de doze meses a contar da última inspecção alargada efectuada num porto de um Estado signatário do MOU de Paris.

2. Quando seleccionados para inspecção nos termos do n.º 2, alínea b), do artigo 5.º, os navios dessas categorias serão sujeitos a uma inspecção alargada. No período entre duas inspecções alargadas pode, no entanto, ser efectuada uma inspecção nos termos do artigo 6.º

▼M4

3. a) O operador ou o comandante de um navio a que se aplique o n.º 1 comunicará todas as informações enumeradas no anexo V, parte B, à autoridade competente do Estado-Membro de cada porto de escala passado o prazo de doze meses a contar da última inspecção alargada. Essas informações deverão ser fornecidas o mais tardar três dias antes da hora estimada de chegada ao porto, ou antes de o navio largar do porto anterior, se se previr que a viagem dure menos de três dias.

b) Os navios que não cumpram o disposto na alínea a) do presente número deverão ser sujeitos a uma inspecção alargada no porto de destino.

4. Sob reserva do disposto no artigo 7.º-A, os Estados-Membros deverão assegurar que todos os navios a que seja aplicável o n.º 3 e cujo factor de selecção seja igual ou superior a 7 sejam submetidos a uma inspecção alargada no primeiro porto que escalarem passado o prazo de 12 meses a contar da última inspecção alargada.

Caso os Estados-Membros se vejam na impossibilidade de aumentar atempadamente os meios para levar a efeito todas as inspecções adicionais necessárias, nomeadamente devido a problemas relacionados com o recrutamento e a formação de inspectores, beneficiarão de um prazo que terminará em 1 de Janeiro de 2003 para reforçarem progressivamente o respectivo serviço de inspecção. Esse prazo poderá ser prorrogado por seis meses no que respeita ao porto de Roterdão. A Comissão informará desse facto os Estados-Membros e o Parlamento Europeu.

5. As inspecções alargadas deverão ser efectuadas de acordo com o procedimento previsto no anexo V, parte C.

6. Sempre que qualquer alteração ou projecto de alteração ao MOU de Paris possa enfraquecer o alcance da obrigação de inspecção alargada por força do presente artigo, a Comissão apresentará de imediato ao Comité instituído no artigo 18.º um projecto de medidas a fim de reintroduzir valores do factor de selecção conformes com os objectivos da presente directiva.

Artigo 7.º-A

Procedimento a seguir na impossibilidade de inspeccionar certos navios

1. Caso, por razões operacionais, um Estado-Membro não esteja em condições de inspeccionar um navio com um factor de selecção superior a 50 como referido no n.º 2, alínea a), do artigo 5.º ou uma inspecção alargada obrigatória como referido no n.º 4 do artigo 7.º, deve informar sem demora o sistema SIRENAC de que tal inspecção não foi efectuada.

2. Estes casos devem ser notificados semestralmente à Comissão, indicando-se os motivos por que os navios em causa não foram inspeccionados.

3. Os casos de inspecções não realizadas, por ano civil, não devem exceder 5 % do número médio anual de navios elegíveis para as inspecções a que se refere o n.º 1 que tenham feito escala nos portos do Estado-Membro em questão, calculado com base nos três últimos anos civis para os quais se disponha de estatísticas.

4. Os navios a que se refere o n.º 1 devem ser submetidos a uma inspecção nos termos do n.º 2, alínea a), do artigo 5.º ou a uma inspecção alargada obrigatória nos termos do n.º 4 do artigo 7.º, consoante adequado, no próximo porto de escala situado na Comunidade.

5. Até 22 de Julho de 2008, o valor de 5 % referido no n.º 3 deverá ser alterado com base numa avaliação efectuada pela Comissão, se tal for considerado adequado, de acordo com o procedimento previsto no artigo 19.º

▼M4

Artigo 7.º-B

Decisões de recusa de acesso de certos navios

1. Os Estados-Membros garantirão que seja recusado o acesso aos seus portos, excepto nas circunstâncias referidas no n.º 6 do artigo 11.º, aos navios classificados numa das categorias do anexo XI, parte A, se tais navios:

ou

— arvorarem o pavilhão de um Estado incluído na lista negra publicada no relatório anual do MOU, e

— tiverem sido imobilizados mais de duas vezes durante os vinte e quatro meses anteriores num porto de um Estado signatário do MOU de Paris;

ou

— arvorarem pavilhão de um Estado considerado de «muito alto risco» ou «alto risco» na lista negra publicada no relatório anual do MOU, e

— tiverem sido imobilizados mais de uma vez durante os 36 meses anteriores num porto de um Estado signatário do MOU de Paris.

A decisão de recusa de acesso será aplicável a partir do momento em que o navio seja autorizado a deixar o porto em que foi objecto da segunda ou da terceira imobilização, consoante for o caso.

2. Para efeitos do disposto no n.º 1, os Estados-Membros devem cumprir os procedimentos previstos no anexo XI, parte B.

3. A Comissão publicará semestralmente as informações relativas aos navios cujo acesso aos portos da Comunidade tenha sido recusado em aplicação do presente artigo.

Artigo 8.º

Relatório de inspecção para o comandante

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

▼B

Artigo 9º

Correcção das anomalias e imobilização

▼M4

1. A autoridade competente certificar-se-á de que todas as anomalias confirmadas ou detectadas pelas inspecções referidas no n.º 2 do artigo 5.º e no 7.º foram ou virão a ser corrigidas em conformidade com o disposto nas convenções.

▼B

2. Caso as anomalias representem um perigo manifesto para a segurança, a saúde ou o ambiente, a autoridade competente do Estado do porto em que o navio foi inspeccionado assegurará a imobilização do navio ou a interrupção da operação durante a qual as anomalias foram detectadas. A imobilização ou a interrupção da operação será mantida até que a causa do perigo tenha sido eliminada ou a autoridade competente decida que o navio pode, dentro de determinadas condições, sair para o mar ou retomar a operação sem riscos para a segurança e a saúde dos passageiros ou da tripulação, sem riscos para outros navios e sem constituir uma ameaça desproporcionada de danos para o meio marinho.

▼M4

3. Ao decidir da imobilização ou não de um navio, o inspector aplicará os critérios que constam do anexo VI. Neste contexto, um navio será imobilizado se não estiver equipado com um sistema operacional de registo dos dados de viagem, caso a sua utilização seja obrigatória, em conformidade com o disposto no anexo XII. Se esta deficiência não puder ser rapidamente corrigida no porto de imobilização, a autoridade

▼M4

competente poderá permitir que um navio prossiga para o porto adequado mais próximo para correcção da anomalia ou exigir que a anomalia seja corrigida dentro de um prazo máximo de 30 dias. Para esses efeitos, aplicam-se os procedimentos previstos no artigo 11.º

▼B

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

▼M4

5. Caso as inspecções referidas no n.º 2 do artigo 5.º e no artigo 7.º dêem origem à imobilização do navio, a autoridade competente informará imediatamente, por escrito, juntando o relatório de inspecção, a administração do Estado cujo pavilhão o navio está autorizado a arvorar (a seguir designada por «administração do pavilhão») ou, se tal não for possível, o cônsul ou, na sua falta, o mais próximo representante diplomático desse Estado, descrevendo todas as circunstâncias por que foi considerada necessária a intervenção. Além disso, deverão ser igualmente notificados, se aplicável, os inspectores nomeados ou as organizações reconhecidas responsáveis pela emissão dos certificados de classificação ou dos certificados emitidos em nome do Estado de bandeira nos termos das convenções internacionais.

▼B

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

7. Na realização da inspecção pelo Estado do porto nos termos da presente directiva, serão envidados todos os esforços para evitar que um navio seja indevidamente imobilizado ou atrasado. Se um navio for indevidamente imobilizado ou atrasado, o proprietário ou o armador terá direito a uma indemnização pelas perdas e danos sofridos. Em caso de imobilização ou atraso alegadamente indevido, o ónus da prova caberá ao proprietário ou ao armador do navio.

▼M1

Artigo 9ºA

Procedimento aplicável em caso de inexistência de certificados ISM

1. Quando a inspecção comprove a inexistência de cópia do documento de conformidade ou do certificado de segurança da exploração emitidos em conformidade com o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição (Código ISM) a bordo de um navio ao qual, dentro da Comunidade, seja aplicável o Código ISM à data da inspecção, a autoridade competente assegurará que o navio seja imobilizado.

2. Não obstante a falta da documentação referido no nº 1, se a inspecção não comprovar outras anomalias que justifiquem a imobilização, a autoridade competente poderá levantar a ordem de imobilização para evitar o congestionamento do porto. Sempre que for tomada essa decisão, a autoridade competente comunica-la-á imediatamente às autoridades competentes dos outros Estados-membros.

3. Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias para assegurar que, a um navio autorizado a deixar o porto de um Estado-membro nas circunstâncias referidas no nº 2 do presente artigo, seja recusado o acesso a qualquer porto da Comunidade, excepto nas situações referidas no nº 6 do artigo 11º, até que o proprietário ou o armador do navio demonstre, a contento da autoridade competente do Estado-membro em que a imobilização foi ordenada, que o navio dispõe de certificados válidos emitidos em conformidade com o Código ISM. Quando seja detectada alguma das anomalias a que se refere o nº 2 do artigo 9º, que não possa ser corrigida no porto de imobilização, são igualmente aplicáveis as disposições pertinentes do artigo 11º

▼B

Artigo 10º

Direito de recurso

▼M4

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

▼B

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

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

Artigo 11º

Acompanhamento das inspecções e imobilizações

1. Sempre que as anomalias referidas no nº 2 do artigo 9º não possam ser corrigidas no porto em que foi efectuada a inspecção, a autoridade competente do Estado-membro em causa poderá autorizar o navio a seguir para o estaleiro de reparação naval disponível mais próximo, escolhido pelo comandante e pelas autoridades em questão, desde que sejam respeitadas as condições estabelecidas pela autoridade competente do Estado de pavilhão e acordadas pelo Estado-membro. Essas condições devem assegurar que o navio possa seguir para o referido estaleiro sem riscos para a segurança e a saúde dos passageiros ou da tripulação, sem riscos para outros navios e sem constituir uma ameaça desproporcionada de danos para o meio marinho.

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

3. A notificação às partes referidas no nº 2 será feita nos termos do anexo 2 do MA.

A autoridade competente do Estado-membro destinatária da notificação informará das medidas adoptadas a autoridade que fez a notificação.

4. Os Estados-membros tomarão medidas para assegurar que aos navios referidos no nº 1 que saiam para o mar:

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

ou

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

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

5. Nas circunstâncias referidas na alínea i) do nº 4, a autoridade competente do Estado-membro em que foram detectadas as anomalias do navio alertará imediatamente as autoridades competentes dos restantes Estados-membros.

Nas circunstâncias referidas na alínea ii) do nº 4, a autoridade competente do Estado-membro em que se situa o estaleiro de reparação alertará imediatamente as autoridades competentes dos restantes Estados-membros.

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

▼B

6. Não obstante o disposto no nº 4, o acesso a um porto específico pode ser autorizado pela autoridade competente do Estado desse porto em caso de força maior ou considerações de segurança primordiais, para reduzir ou minimizar os riscos de poluição, ou para corrigir anomalias, desde que o proprietário, o armador ou o comandante do navio tenham tomado medidas adequadas, a contento da autoridade competente desse Estado-membro, para assegurar a entrada do navio em segurança no porto.

Artigo 12º

Perfil profissional dos inspectores

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

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

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

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

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

Artigo 13º

Relatórios dos pilotos e das autoridades portuárias

1. Os pilotos dos Estados-membros encarregues da manobra de atracação ou desatracação de navios ou que estejam a bordo de navios que se dirijam para um porto num Estado-membro informarão imediatamente a autoridade competente do Estado do porto ou do Estado costeiro, consoante o caso, sempre que, no cumprimento das suas funções, tomem conhecimento de anomalias que possam comprometer a segurança da navegação do navio ou constituam uma ameaça de danos para o meio ambiente marinho.

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

Artigo 14º

Cooperação

1. Cada Estado-membro tomará as medidas necessárias para assegurar a cooperação entre a autoridade competente designada nos termos do artigo 4º, as autoridades portuárias e outras autoridades interessadas ou organizações comerciais a fim de que a autoridade competente possa obter todas as informações úteis sobre os navios que escalam os seus portos.

▼M4

2. Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para assegurar o intercâmbio de informações e a cooperação entre a respectiva autoridade competente e as autoridades competentes dos restantes Estados-Membros e a ligação operacional estabelecida entre a

▼M4

respectiva autoridade competente, a Comissão e o sistema de informação SIRENAC sediado em Saint-Malo, França.

Para efeitos da realização das inspecções contempladas no n.º 2 do artigo 5.º e no artigo 7.º, os inspectores devem consultar as bases de dados públicas e privadas relativas à inspecção de navios acessíveis através do sistema de informação EQUASIS.

▼B

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

▼M3

Artigo 15.º

Disponibilização da informação

1. A autoridade competente de cada Estado-Membro tomará as medidas necessárias para garantir a publicação, no mínimo mensalmente, das informações enumeradas na parte I do anexo VII, relativas aos navios imobilizados num porto ou aos quais foi recusado o acesso a um porto do Estado-Membro em questão durante o mês precedente.

▼M4

2. As informações enumeradas no anexo VIII, partes I e II, bem como as informações sobre as alterações, suspensões e retiradas de classificação referidas no n.º 3 do artigo 15.º da Directiva 94/57/CE devem estar disponíveis no sistema SIRENAC. Essas informações serão tornadas públicas, no âmbito do sistema EQUASIS, logo que possível após a inspecção ou a revogação da decisão de imobilização.

▼M3

3. Os Estados-Membros e a Comissão colaborarão com vista ao estabelecimento dos dispositivos técnicos referidos no n.º 2.

4. Sempre que necessário, proceder-se-á à alteração do sistema de informação Sirenac, tendo em vista a aplicação das prescrições supramencionadas.

▼M4

5. O disposto no presente artigo não prejudica as legislações nacionais em matéria de responsabilidade.

▼B

Artigo 16º

Reembolso das despesas

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

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

▼M4

2a. Caso um navio seja imobilizado devido a anomalias ou à falta de certificados válidos conforme previsto no artigo 9.º e no anexo VI, todas as despesas relacionadas com a imobilização no porto serão suportadas pelo proprietário ou pelo operador do navio.

▼B

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

▼M4

Artigo 17.º

Dados para controlo da aplicação

Os Estados-Membros fornecerão à Comissão as informações enumeradas no anexo X, com a periodicidade fixada no mesmo anexo.

Artigo 18.º

Comité de regulamentação

1. A Comissão será assistida pelo Comité instituído pelo artigo 12.º da Directiva 93/75/CEE.

2. Sempre que se faça remissão para o presente número serão aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo em conta o disposto no artigo 8.º da mesma decisão.

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

3. O Comité aprova o seu regulamento interno.

▼B

Artigo 19º

Procedimento de alteração

▼M4

A presente directiva pode ser alterada, sem alargamento do seu âmbito, nos termos do procedimento previsto no n.º 2 do artigo 18.º, a fim de:

a) Adaptar as obrigações previstas no artigo 5.º, com excepção do valor de 25 % referido no n.º 1 desse artigo e nos artigos 6.º, 7.º, 7.º-A, 7.º-B, 8.º, 15.º e 17.º, bem como nos anexos mencionados nestes artigos, com base na experiência adquirida com a aplicação da presente directiva e tendo em conta a evolução do MOU.

▼B

b) Adaptar os anexos para ter em conta alterações que tenham entrado em vigor às convenções, protocolos, códigos e resoluções das organizações internacionais relevantes ou ao MA.

▼M1

c) Adaptar as datas indicadas no artigo 2º a fim de ter em conta as alterações que tenham entrado em vigor às convenções e ao MA a que é feita referência no citado artigo, com excepção dos protocolos a essas convenções.

▼M4

Artigo 19.º-A

Sanções

Os Estados-Membros estabelecerão um sistema de sanções para a violação das disposições nacionais adoptadas nos termos da presente directiva e tomarão todas as medidas necessárias para garantir que essas sanções sejam aplicadas. As sanções assim previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas.

▼B

Artigo 20º

Aplicação

1. Os Estados-membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar em 30 de Junho de 1996. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

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

▼B

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

▼M4

4. Além disso, a Comissão informará regularmente o Parlamento Europeu e o Conselho do progresso verificado na aplicação da presente directiva nos Estados-Membros.

▼B

Artigo 21º

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

Artigo 22º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

▼**M2**

ANEXO I

NAVIOS A INSPECCIONAR PRIORITARIAMENTE

(como referido no nº2 do artigo 5º)

I. **Factores prevalecentes**

A inspecção dos navios a seguir referidos será considerada prioridade máxima qualquer que seja o valor do factor de selecção:

1. Navios relativamente aos quais um piloto ou as autoridades portuárias tenham comunicado a existência de anomalias que podem comprometer a segurança da navegação (nos termos da Directiva 93/75/CEE e do artigo 13º da presente directiva).
2. Navios que não satisfaçam as condições estabelecidas na Directiva 93/75/ /CEE.
3. Navios que tenham sido objecto de relatório ou notificação por outro Estado-membro.
4. Navios que tenham sido objecto de relatório ou queixa do comandante, de um membro da tribpulação ou de qualquer pessoa ou organização com interesse legítimo na segurança da exploração do navio, nas condições de vida e de trabalho a bordo ou na prevenção da poluição, a menos que o Estado-membro interessado considere o relatório ou queixa manifestamente infundados; a identidade da pessoa que apresentou o relatório ou a queixa não deve ser revelado ao comandante nem ao proprietário do navio em causa.
5. Navios:
   — envolvidos num abalroamento, naufrágio ou encalhe quando em rota para o porto,
   — acusados de alegada violação das disposições relativas à descarga de substâncias ou efluentes nocivos,
   — que manobraram de modo irregular ou perigoso, não respeitando as medidas de organização do tráfego, adoptadas pela OMI, ou os procedimento e práticas de uma navegação segura, ou

   cujo modo de operação representa um perigo para pessoas, bens ou o ambiente.
6. Navios suspensos ►**M3** ou retirados ◄ da sua classe por razões de segurança no decurso dos seis meses anteriores.

▼**M4**

II. **Factor global de selecção**

Os navios a seguir indicados serão considerados prioritários para inspecção.

1. Navios que escalem o porto de um Estado-Membro pela primeira vez ou após uma ausência de 12 meses ou mais. Ao aplicarem este critério, os Estados-Membros devem ter igualmente em conta as inspecções já efectuadas por membros do MOU. Na falta de dados adequados para tal fim, os Estados-Membros basear-se-ão nos dados da SIRENAC disponíveis e inspeccionarão os navios não registados nesta base de dados após a sua entrada em funcionamento em 1 de Janeiro de 1993.
2. Navios que não tenham sido inspeccionados por nenhum Estado-Membro no decurso dos seis meses anteriores.
3. Navios cujos certificados obrigatórios de construção e equipamento, emitidos nos termos das convenções, e cujos certificados de classificação tenham sido passados por uma organização não reconhecida nos termos da Directiva 94/57/CE do Conselho.
4. Navios que arvorem pavilhão de um Estado que figure na lista negra publicada no relatório anual do MOU.
5. Navios que tenham sido autorizados a deixar o porto de um Estado-Membro sob certas condições, nomeadamente:

   a) Rectificação das anomalias antes da largada;

   b) Rectificação das anomalias no porto de chamada seguinte;

   c) Rectificação das anomalias no prazo de 14 dias;

   d) Outras condições relativas a anomalias.

   Se tiverem sido tomadas medidas em relação ao navio e todas as anomalias tiverem sido rectificadas, este facto será tido em consideração.

▼M4

6. Navios relativamente aos quais tenham sido registadas anomalias aquando de uma inspecção anterior, segundo o número de anomalias.
7. Navios que tenham sido imobilizados num porto anterior.
8. Navios que arvorem pavilhão de um Estado que não tenha ratificado todas as convenções internacionais pertinentes referidas no artigo 2.º da presente directiva.
9. Navios classificados por uma sociedade de classificação com um grau de anomalias superior à média.
10. Navios das categorias referidas na parte A do anexo V.
11. Navios com mais de 13 anos de idade.

Ao determinar a ordem de prioridade para inspecção dos navios atrás enumerados a autoridade competente deve ter em conta o factor global de selecção indicado no sistema de informação SIRENAC, em conformidade com o anexo I, parte I, do MOU de Paris: a um factor de selecção maior corresponde uma prioridade mais elevada. O factor global de selecção é a soma dos valores dos factores de selecção aplicáveis definidos em conformidade com o MOU. Os pontos 5, 6 e 7 dizem respeito apenas às inspecções efectuadas nos últimos 12 meses. O factor global de selecção não pode ser inferior à soma dos valores correspondentes aos pontos 3, 4, 8, 9, 10 e 11.

Todavia, para efeitos do n.º 4 do artigo 7.º, o factor global de selecção não terá em conta o ponto 10.

▼B

ANEXO II

LISTA DE CERTIFICADOS E DOCUMENTOS

(referida no nº 1 do artigo 6º)

1. Certificado internacional de arqueação (1969).
2. — Certificado de segurança para navios de passageiros
   — Certificado de segurança de construção para navios cargueiros
   — Certificado de segurança do equipamento para navios cargueiros
   — Certificado de segurança radiotelegráfica para navios cargueiros
   — Certificado de segurança radiotelefónica para navios cargueiros
   — Certificado de segurança radioeléctrica para navios cargueiros

▼M3

   — Certificado de dispensa, incluindo, quando necessário, a lista das cargas

▼B

   — Certificado de isenção.
3. Certificado internacional para o transporte de gases liquefeitos a granel
   — Certificado para o transporte de gases liquefeitos a granel.
4. Certificado internacional para o transporte de produtos químicos perigosos a granel
   — Certificado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel.
5. Certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos.
6. Certificado internacional de prevenção da poluição para o transporte de substâncias liquidas nocivas a granel.
7. Certificado internacional das linhas de carga (1966)
   — Certificado internacional de isenção do bordo livre.
8. Livro de registo de hidrocarbonetos, partes I e II.
9. Livro de registo da carga.

▼M4

10. Documento relativo à lotação mínima de segurança.

10.a Certificados emitidos nos termos da Convenção STCW.

▼B

11. Certificados médicos (em conformidade com a Convenção nº 73 da OIT, relativa aos exames médicos dos marítimos).
12. Informações sobre a estabilidade.

▼M2

13. Cópia do documento de conformidade e do certificado de gestão da segurança emitidos nos termos do Código internacional de gestão para a segurança da exploração dos navios e a prevenção da poluição (SOLAS, Capítulo IX).

▼B

14. Certificados relativos à robustez do casco e às instalações das máquinas emitidos pela sociedade de classificação em questão (apenas se o navio mantiver a sua classificação por uma sociedade de classificação).

▼M2

15. Documento comprovativo de que o navio satisfaz os requisitos aplicáveis ao transporte de mercadorias perigosas.
16. Certificado de segurança para embarcação de alta velocidade e licença de exploração de embarcação de alta velocidade.
17. Lista ou manifesto, ou plano de estiva detalhado, das mercadorias perigosas.
18. Diário de bordo onde são registados os ensaios e exercícios e diário onde são registadas as inspecções e operações de manutenção dos meios e dispositivos de salvação.
19. Certificado de segurança para navio especializado.
20. Certificado de segurança para unidade móvel de perfuração offshore.
21. Para navios petroleiros, os registos do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro.
22. Rol de chamada, plano de combate a incêndios e, para navios de passageiros, plano para limitação de avarias.
23. Plano de bordo de emergência em caso de poluição por hidrocarbonetos.
24. Registos dos relatórios de vistoria (para graneleiros e petroleiros).

▼**M2**

25. Relatórios das inspecções precedentes efectuadas pelo Estado do porto.
26. Para navios ro-ro de passageiros, informação sobre a razão A/A_{max}.
27. Documento de autorização de transporte de grão.
28. Manual de fixação da carga.

▼**M3**

29. Plano de gestão e livro de registo do lixo.
30. Sistema de apoio à tomada de decisões para comandantes de navios de passageiros.
31. Plano de cooperação SAR para navios de passageiros que operam em ligações fixas.
32. Lista de limitações operacionais para navios de passageiros.
33. Caderno de navio graneleiro.
34. Plano de carga e descarga para navios graneleiros.

▼**M4**

35. Certificado de seguro ou qualquer outra garantia financeira de responsabilidade civil para o risco de poluição pelo petróleo (Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, 1992).

▼**M2**

ANEXO III

EXEMPLOS DE «MOTIVOS INEQUÍVOCOS» PARA INSPECÇÃO APROFUNDADA

(como referido no nº 3 do artigo 6º)

1. Navios identificados na parte I e na parte II, pontos II-3, II-4, II-5b, II-5c ►**M4** e II-8 ◄, do anexo I.
2. Manutenção inadequada do livro de registo de hidrocarbonetos.
3. Inexactidões apuradas quando da verificação dos certificados e outros documentos (ver nº 1, alínea a), e nº 2 do artigo 6º).
4. Indicações de incapacidade dos membros da tripulação para respeitarem o disposto no artigo 8º da Directiva 94/58/CE do Conselho, de 22 de Novembro de 1994, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos [1].
5. Provas de que as operações de carga ou outras não são efectuadas de modo seguro ou de acordo com as orientações da OMI, por exemplo de que o teor de oxigénio nas condutas que transportam o gás inerte para os tanques de carga é superior ao máximo previsto.
6. Não apresentação, pelo comandante de um navio petroleiro, dos registos do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro.
7. Falta de um rol de chamada actualizado ou existência de membros da tripulação que desconhecem os seus deveres em caso de incêndio ou de abandono do navio.
8. Emissão de falsos sinais de perigo não seguida pelos procedimentos de anulação adequados.
9. Falta de equipamentos ou dispositivos fundamentais exigidos pelas convenções.
10. Condições de excessiva insalubridade a bordo.
11. Indícios evidentes, a partir das impressões gerais e observações dos inspectores, de existirem deterioração ou anomalias graves no casco ou estrutura susceptíveis de comprometerem a integridade estrutural, a estanquidade ou a estanquidade às intempéries do navio.
12. Informações ou provas de que o comandante ou a tripulação não estão familiarizados com as operações de bordo essenciais para a segurança da navegação ou a prevenção da poluição ou de não terem sido realizadas tais operações.

[1] JO L 319 de 12. 12. 1994, p. 28.

▼**M2**

ANEXO IV

PROCEDIMENTOS PARA A INSPECÇÃO DOS NAVIOS

(como referido no nº 4 do artigo 6º)

1. Princípios da lotação de segurança (Resolução A.481(XII) da OMI e anexos «Contents of Minimum Safe Manning Document» (anexo 1) e «Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning» [anexo 2)].
2. As disposições do Código marítimo internacional para o transporte de mercadorias perigosas.
3. Publicação da Organização Mundial do Trabalho (OIT) «Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for procedures».
4. Anexo I, «Port State Control Procedures», do MOU de Paris.

▼**M4**

ANEXO V

A. CATEGORIAS DE NAVIOS SUJEITOS A INSPECÇÃO ALARGADA (nos termos do n.º 1 do artigo 7.º)

1. Navios-tanque para transporte de gás e produtos químicos com mais de 10 anos, determinados com base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.

2. Navios graneleiros com mais de 12 anos, determinados com base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.

3. Navios petroleiros com mais de 3 000 toneladas de arqueação bruta e mais de 15 anos de idade, determinados com base na data de construção que consta dos certificados de segurança do navio.

4. Navios de passageiros com mais de 15 anos distintos dos navios de passageiros referidos nas alíneas a) e b) do artigo 2.º, da Directiva 1999/35/ /CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de *ferries ro-ro* e embarcações de passageiros de alta velocidade [1].

B. INFORMAÇÕES A COMUNICAR À AUTORIDADE COMPETENTE (nos termos do n.º 3 alínea a) do artigo 7.º)

A. Nome do navio

B. Pavilhão

C. Número OMI de identificação do navio, se for caso disso

D. Tonelagem de porte bruto

E. Data de construção do navio determinada com base na data que consta nos certificados de segurança do navio

F. Para os navios-tanque:

F.a. configuração: casco simples, casco simples com SBT, casco duplo

F.b. condição dos tanques de carga e de lastro: cheios, vazios, em atmosfera inerte

F.c. volume e natureza da carga

G. Hora estimada de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotagem, conforme exigido pela autoridade competente

H. Duração prevista da escala

I. Operações previstas no porto de destino (carga, descarga, outras)

J. Inspecções obrigatórias e manutenção de fundo previstas, bem como trabalhos de reparação a realizar no porto de destino.

C. PROCEDIMENTOS RELATIVOS À INSPECÇÃO ALARGADA DE CERTAS CATEGORIAS DE NAVIOS (nos termos do n.º 5 do artigo 7.º)

Sob reserva da sua viabilidade material ou de limitações eventuais ligadas à segurança das pessoas, do navio ou do porto, a inspecção alargada deve incidir, pelo menos, nos elementos abaixo indicados. Os inspectores deverão estar conscientes de que as inspecções efectuadas a bordo enquanto decorrem certas operações, como movimentação de carga, nas quais as inspecções têm uma incidência directa, podem comprometer a segurança dessas operações.

1. TODOS OS NAVIOS (todas as categorias da Parte A)

— Corte de energia e arranque do gerador de emergência
— Vistoria do sistema de iluminação de emergência
— Funcionamento da bomba de incêndio de emergência, com duas mangueiras ligadas à conduta principal
— Operação das bombas de porão
— Fecho das portas estanques
— Lançamento à água de uma baleeira de barlamar
— Ensaio do sistema de paragem de emergência por controlo remoto das caldeiras, ventiladores e bombas de combustível
— Ensaio do aparelho de governo e do aparelho de governo auxiliar

[1] JO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

▼**M4**

— Vistoria das fontes de alimentação de emergência das instalações radioeléctricas

— Vistoria e, na medida das possibilidades, teste do separador da casa das máquinas.

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

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

— dispositivos de controlo e segurança dos tanques de carga, no que respeita à temperatura, à pressão e ao nível

— dispositivos de análise do oxigénio e explosímetros, incluindo a respectiva calibragem. Disponibilidade de equipamento de detecção de substâncias químicas com um número apropriado de sondas de detecção de gases adequadas à carga transportada

— equipamento de evacuação dos camarotes com protecção respiratória e ocular adequada para todas as pessoas a bordo (se exigido pelos produtos enumerados no certificado internacional de aptidão ou no certificado de aptidão para o transporte de produtos químicos perigosos a granel ou para o transporte de gases liquefeitos a granel, consoante o caso)

— verificação de que os produtos transportados vêm enumerados no certificado internacional de aptidão ou no certificado de aptidão para o transporte de produtos químicos perigosos a granel ou para o transporte de gases liquefeitos a granel, consoante o caso

— instalações fixas de extinção de incêndios montadas no convés, sejam elas de espuma ou de pó químico ou outras, consoante o produto transportado.

3. NAVIOS GRANELEIROS

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

— possível corrosão dos fixes do equipamento do convés

— possível deformação e/ou corrosão das tampas das escotilhas

— possíveis fissuras ou corrosão nas anteparas transversais

— acesso aos porões de carga

— verificação de que se encontram a bordo os seguintes documentos, exame desses documentos e confirmação de que o Estado de bandeira ou a sociedade de classificação os subscreveram:

1) Relatórios de vistorias estruturais

2) Relatórios de avaliação do estado do navio

3) Relatórios de medição das espessuras

4) Documento descritivo referido na Resolução A.744(18) da OMI.

4. NAVIOS PETROLEIROS

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

— instalação fixa de espuma contra incêndios montada no convés

— equipamento de combate a incêndios em geral

— vistoria dos registos corta-fogos da casa das máquinas, da casa das bombas e das acomodações

— controlo da pressão do gás inerte e do respectivo teor em oxigénio

— tanques de lastro: pelo menos um dos tanques de lastro na área de carga deve ser examinado a partir da entrada de homem/do acesso do convés e a partir do interior se o inspector verificar que existem motivos claros para uma inspecção mais aprofundada;

— verificação de que se encontram a bordo os seguintes documentos, exame desses documentos e confirmação de que o Estado de bandeira ou a sociedade de classificação os subscreveram:

1) Relatórios de vistorias estruturais,

2) Relatórios de avaliação do estado do navio,

3) Relatórios de medição das espessuras,

4) Documento descritivo referido na Resolução A.744(18) da OMI.

▼**M4**

5. NAVIOS DE PASSAGEIROS NÃO ABRANGIDOS PELA DIRECTIVA 1999/35/CE

Para além dos elementos enumerados na parte C, ponto 1, poderão fazer parte integrante da inspecção alargada dos navios de passageiros os seguintes elementos:

— ensaio do sistema de detecção e alarme de incêndios

— ensaio do fecho das portas corta-fogos

— ensaio da instalação sonora

— exercício de combate a incêndios com, no mínimo, demonstração de todos os equipamentos de bombeiro e participação de parte do pessoal de câmaras

— demonstração do conhecimento do plano de limitação de avarias por parte dos membros principais da tripulação.

Se for considerado adequado, a inspecção poderá continuar enquanto o navio está em rota para ou do porto de um Estado-Membro, com o consentimento do comandante ou do operador. Os inspectores não devem causar obstruções ao funcionamento do navio nem criar situações que, na opinião do comandante, possam pôr em perigo a segurança dos passageiros, da tripulação e do navio.

▼B

ANEXO VI

CRITÉRIOS DE IMOBILIZAÇÃO DE UM NAVIO

(referidos no nº3 do artigo 9º)

Introdução

Antes de determinar se as deficiências detectadas numa inspecção justificam a imobilização do navio implicado, o inspector aplicará os critérios referidos nos pontos 1 e 2.

No ponto 3 apresentam-se exemplos de deficiências que por si só podem justificar a detenção do navio implicado (em conformidade com o nº 3 do artigo 9º).

▼M2

Quando o motivo para a imobilização resultar de avaria acidental sofrida pelo navio quando em rota para um porto, não será dada ordem de imobilização na condição de:

1. Terem sido respeitadas as prescrições constantes da regra I/11(c) da Convenção SOLAS de 1974 relativas à notificação da administração do Estado de pavilhão, do inspector designado ou da organização reconhecida responsável pela emissão do certificado pertinente;
2. Antes de o navio entrar num porto, o comandante ou o proprietário terem fornecido à autoridade competente do Estado do porto informações sobre as circunstâncias do acidente e a avaria sofrida e sobre a notificação obrigatória da administração do Estado de pavilhão;
3. Estarem a ser tomadas no navio medidas de rectificação que a autoridade competente considere adequadas; e
4. A autoridade competente se ter certificado, uma vez notificada da conclusão dos trabalhos de rectificação, de haverem sido corrigidas as anomalias manifestamente perigosas para a segurança, a saúde ou o ambiente.

▼B

1. **Critérios principais**

Ao decidir da necessidade ou não de imobilizar um navio, o inspector deverá aplicar os seguintes critérios:

Tempo de imobilização

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

Critério

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

A necessidade de o inspector voltar a bordo caracteriza a gravidade das deficiências. Implica que a autoridade deve verificar de alguma maneira, de preferência mediante nova visita, se as deficiências foram corrigidas antes da partida.

2. **Aplicação dos critérios principais**

Para decidir se as deficiências detectadas num navio são suficientemente graves para justificarem a imobilização, o inspector deverá pôr a si próprio as seguintes perguntas:

1. O navio possui a documentação competente válida?
2. O navio dispõe da tripulação exigida pelo documento relativo à lotação mínima de segurança?

Durante a inspecção, o inspector deverá ponderar se o navio e/ou a tripulação têm meios para:

3. Navegar em condições de segurança durante a viagem em preparação;
4. Manusear, transportar e controlar a carga em condições de segurança durante toda a viagem;
5. Operar a casa das máquinas em condições de segurança durante toda a viagem;
6. Manter uma propulsão e pilotagem adequadas durante toda a viagem;

▼B

7. Combater eficazmente os fogos em qualquer parte do navio se necessário durante toda a viagem;
8. Abandonar o navio com rapidez e segurança e, se necessário, efectuar operações de salvamento durante toda a viagem;
9. Prevenir a poluição do ambiente durante toda a viagem;
10. Manter uma estabilidade adequada durante toda a viagem;
11. Manter uma estanquidade adequada durante toda a viagem;
12. Comunicar em situações de perigo se necessário durante toda a viagem;
13. Dispor de condições de segurança e higiene a bordo durante toda a viagem.

▼M4

14. Prestar o máximo de informações, em caso de acidente.

▼B

Se a resposta a qualquer destas questões for negativa, tendo em consideração todas as deficiências detectadas, deve pôr-se seriamente a hipótese da imobilização. Uma combinação de deficiências de natureza menos grave pode igualmente justificar a imobilização do navio.

3. A fim de auxiliar o inspector na execução das presentes directrizes, segue-se uma lista de deficiências que podem ser consideradas suficientemente graves para justificar uma imobilização do navio, agrupadas em função das convenções e/ou códigos pertinentes. A lista não pretende ser exaustiva.

▼M2

No entanto, as deficiências nos domínios abrangidos pela Convenção STCW de 1978 e enumerados no ponto 3.8 que podem justificar a imobilização do navio são os únicos motivos para a imobilização de um navio ao abrigo desta convenção.

▼B

3.1. *Generalidades*

►M4 A ausência de certificados e documentos válidos ◄ exigidos pelos instrumentos pertinentes. Contudo, os navios que arvoram pavilhão de Estados que não sejam partes de uma dada convenção (instrumento pertinente) ou que não tenham dado execução a outro instrumento pertinente, não estão autorizados a possuir os certificados previstos pela convenção ou por outro instrumento pertinente. Por conseguinte, a ausência dos certificados exigidos não constitui por si só razão que justifique a imobilização desses navios; contudo, aplicando a regra que impede qualquer tratamento mais favorável, exigir-se-á o cumprimento cabal das regras antes da partida do navio.

3.2. *Domínios abrangidos pela Convenção SOLAS* (remissões entre parênteses)

1. Avarias de funcionamento do equipamento de propulsão ou outros equipamentos essenciais, bem como das instalações eléctricas.
2. Limpeza insuficiente da casa das máquinas, quantidade excessiva de misturas de hidrocarbonetos em água nos fundos de porão, contaminação por hidrocarbonetos dos isolamentos das tubagens incluindo as tubagens de exaustão na casa das máquinas, funcionamento deficiente dos dispositivos de bombagem do porão.
3. Avarias de funcionamento do gerador de emergência, da iluminação, das baterias e dos interruptores.
4. Avarias de funcionamento dos aparelhos de governo principal e auxiliar.
5. Ausência, insuficiente capacidade ou grave deterioração dos equipamentos de salvação pessoais, de embarcações salva-vidas e dos dispositivos de lançamento.
6. Ausência, inadequação às normas ou grave deterioração que não permita a sua utilização para o fim a que se destinam do sistema de detecção de incêndios, dos alarmes de incêndio, do equipamento de combate ao fogo, das instalações fixas de extinção de fogos, das válvulas de ventilação, dos registos corta-fogos ou dos dispositivos de fecho rápido.
7. Ausência, substancial deterioração ou avaria de funcionamento da protecção contra incêndios no convés de carga dos navios-tanque.
8. Ausência, inadequação às normas ou grave deterioração das luzes e dos sinais visuais ou sonoros.

▼B

9. Ausência ou avaria de funcionamento do equipamento de rádio para mensagens de emergência e comunicação de segurança.
10. Ausência ou avaria de funcionamento do equipamento de navegação, tendo em atenção o disposto no Regulamento SOLAS V/12(o).
11. Ausência de cartas de navegação corrigidas e/ou de quaisquer outras publicações náuticas pertinentes necessárias para a viagem planeada, tendo em conta que as cartas informatizadas podem ser utilizadas em substituição das cartas referidas.
12. Ausência de ventilação de exaustão não igniscível nas casas de bombagem da carga (Regulamento SOLAS II-2/59.3.1)

▼M2

13. Deficiências graves a nível dos requisitos operacionais, conforme descrito na secção 5.5 do anexo I do MOU.
14. Efectivo, composição ou certificação da tripulação não concordantes com o documento relativo à lotação de segurança.

▼M4

15. Não realização do programa alargado de inspecções nos termos da regra 2 do capítulo XI da Convenção SOLAS 74.
16. Falta ou avaria de um VDR, quando o seu uso for obrigatório.

▼B

3.3. *Domínios abrangidos pelo Código IBC* (remissões entre parênteses)

1. Transporte de substância não mencionada no certificado para o transporte ou informação insuficiente sobre a carga.
2. Ausência ou deterioração dos dispositivos de segurança de alta pressão (8.2.3).
3. Instalações eléctricas com más condições de segurança intrínsecas ou que não correspondam aos requisitos do código (10.2.3).
4. Fontes de ignição em locais de risco contemplados no ponto 10.2 (11.3.15).
5. Violações dos requisitos especiais (15).
6. Ultrapassagem da carga máxima admissível por tanque (16.1).
7. Deficiente protecção térmica dos produtos sensíveis (16.6).

3.4. *Domínios abrangidos pelo Código IGC* (remissões entre parênteses)

1. Transporte de uma substância não mencionada no certificado para o transporte ou ausência de informação sobre a carga (18.1).
2. Falta de dispositivos de fecho em áreas de alojamento ou serviço (3.2.6).
3. Antepara não estanque aos gases (3.3.2).
4. Câmara de ar deficiente (3.6).
5. Ausência ou avaria das válvulas de fecho rápido (5.6).
6. Ausência ou avaria das válvulas de segurança (8.2).
7. Instalações eléctricas com más condições de segurança intrínsecas ou que não correspondam aos requisitos do código (10.2.4).
8. Ventiladores da área de carga não accionáveis (12.1).
9. Alarmes de pressão dos tanques de carga não accionáveis (13.4.1).
10. Instalação de detecção de gases e/ou de gases tóxicos deteriorada (13.6).
11. Transporte de substâncias que devem ser inibidas sem um certificado de inibição válido (17/19).

3.5. *Domínios abrangidos pela Convenção sobre as linhas de carga*

1. Presença de áreas significativas com danos ou corrosão, pontos de ferrugem e consequente rigidez no convés e no casco afectando a navegabilidade ou a capacidade de receber carga nesses pontos, a menos que se efectuem as reparações temporárias para aceder a um porto onde se farão as reparações definitivas.
2. Um caso comprovado de insuficiente estabilidade.
3. Ausência de informação suficiente e fiável, em termos aprovados, que por meios rápidos e simples permitam ao comandante providenciar no sentido do carregamento e lastragem do navio de forma a manter uma margem de estabilidade segu ra em todas as fases da viagem e sob

▼B

condições variáveis, e a evitar tensões inadmissíveis na estrutura do navio.

4. Ausência, deterioração substancial ou defeitos dos dispositivos de fechamento, das disposições de fechamento das escotilhas e das portas estanques.

5. Excesso de carga.

6. Ausência da marca de tirante de água ou impossibilidade de leitura da mesma.

3.6. *Áreas abrangidas pelo anexo I da Convenção MARPOL* (remissões entre parênteses)

1. Ausência, séria deterioração ou falha no bom funcionamento do equipamento de filtragem hidrocarbonetos/água, do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos e do sistema de controle das disposições de alarme 15 ppm.

2. Capacidade restante do tanque de resíduos e/ou de lamas insuficiente para a viagem prevista.

3. Inexistência do livro de registo de hidrocarbonetos [20(5)].

4. Encanamento para a descarga de resíduos instalado sem autorização.

▼M4

5. Ausência do dossier dos relatórios das vistorias ou não conformidade desse *dossier* com a regra 13G(3)(b) da Convenção MARPOL.

▼B

3.7. *Áreas abrangidas pelo anexo II da Convenção MARPOL* (remissões entre parênteses)

1. Ausência do manual P& D.

2.

Carregamento não classificado em categorias [3(4)].

3.

Inexistência do livro de registo de carga [9(6)].

4.

Transporte de substâncias semelhantes aos hidrocarbonetos que não satisfaça os requisitos ou efectuado sem um certificado devidamente alterado (14).

5. Encanamento para a descarga de resíduos instalado sem autorização.

3.8. *Áreas abrangidas pela Convenção NFCSQ*

1. Marítimos que não dispõem de qualquer certificado, de um certificado adequado, de uma dispensa válida ou de prova documental de apresentação de um pedido de autenticação à administração do Estado de pavilhão.

2. Incumprimento das prescrições aplicáveis relativas à lotação de segurança estabelecidas pela administração do Estado de pavilhão.

3. Organização do serviço de quartos de navegação ou máquinas não conforme com os requisitos especificados para o navio pela administração do Estado de pavilhão.

4.

Ausência, num quarto, de pessoa qualificada para operar o equipamento essencial para a segurança da navegação, as radiocomunicações de segurança ou a prevenção da poluição marinha.

5. Impossibilidade de fornecer prova da aptidão para o desempenho das tarefas atribuídas aos marítimos em relação com a segurança do navio e a prevenção da poluição.

6. Impossibilidade de garantir pessoal suficientemente repousado e apto para o serviço para o primeiro quarto no início de uma viagem e os sucessivos quartos seguintes.

3.9. *Áreas abrangidas pelas Convenções OIT*

1. Comida insuficiente para a viagem até ao porto mais próximo.

2. Água potável insuficiente para a viagem até ao porto mais próximo.

3. Condições excessivamente insalubres a bordo.

4. Ausência de aquecimento na área de alojamento de um navio que opere em zonas onde as temperaturas possam ser excessivamente baixas.

▼B

5. Excesso de lixo, bloqueamento com equipamento ou carga ou outras condições de falta de segurança nas áreas de passagem/alojamento.

3.10. *Áreas que podem não justificar uma imobilização mas que implicam, por exemplo, a suspensão das operações de carregamento*

Qualquer falha no bom funcionamento (ou manutenção) do sistema de gases inertes, equipamento ou maquinaria relacionada com a carga é considerada justificação suficiente para suspender o carregamento.

▼B

ANEXO VII

CRITÉRIOS MÍNIMOS PARA OS INSPECTORES

(referidos no nº 1 do artigo 12º)

1. O inspector deve estar autorizado pela autoridade competente do Estado-membro a efectuar inspecções pelo Estado do porto.
2. A. É necessário
   - — um mínimo de um ano de serviço como inspector do Estado do pavilhão afecto à inspecção e certificação de navios em conformidade com as convenções,
   - — e o inspector deve possuir:
     a) um certificado de competência para o posto de comandante, que lhe permita comandar um navio com arqueação bruta igual ou superior a 1 600 toneladas, em conformidade com a Convenção NFCSQ, regra II/2, ou
     b) um certificado de competência para o posto de chefe de máquinas, que lhe permita desempenhar essas funções a bordo de um navio cuja máquina principal tenha uma potência propulsora igual ou superior a 3 000 kW em conformidade com a Convenção NFCSQ, regra III/2, ou
     c) um diploma de arquitecto naval, engenheiro mecânico ou engenheiro noutro ramo de engenharia relacionado com o sector marítimo e experiência profissional de um mínimo de 5 anos nessa qualidade.
   - — Os inspectores que se integrem nas categorias mencionadas nas alíneas a) e b) deverão ter prestado serviço como, respectivamente, oficial de convés ou oficial da secção das máquinas, durante um período não inferior a cinco anos.

   B. ou
   - — possuir um diploma universitário pertinente ou outra formação equivalente,
   - — ter recebido formação e diploma de uma escola para inspectores de segurança de navios

     e
   - — ter um mínimo de dois anos de serviço de inspecção e certificação, nos termos das convenções, como inspector do Estado do pavilhão.
3. Capacidade de expressão oral e escrita com o pessoal navegante na língua mais correntemente falada no mar.
4. Conhecimento adequado do disposto nas convenções internacionais e dos procedimentos pertinentes em matéria de inspecção pelo Estado do porto.
5. Os inspectores que não preencham os critérios acima referidos serão também aceites se, à data da adopção da presente directiva, estiverem ao serviço da autoridade competente de um Estado-membro e afectos à inspecção pelo Estado do porto.

▼M4

ANEXO VIII

Publicação de informações relativas às imobilizações e às inspecções nos portos dos Estados-Membros (nos termos do artigo 15.º)

I. As informações publicadas em conformidade com o n.º 1 do artigo 15.º devem incluir os seguintes elementos:

— nome do navio

— número OMI

— tipo de navio

— arqueação bruta

— ano de construção determinado com base na data constante dos certificados de segurança do navio

— nome e endereço do proprietário ou do operador do navio

— para os navios que transportam carga líquida ou sólida a granel, nome e endereço do afretador responsável pela escolha do navio e tipo de afretamento,

— Estado de bandeira

— Sociedade ou Sociedades de Classificação, conforme o caso, que tenha(m) emitido certificados de classificação para o navio em causa, se for o caso

— Sociedade ou Sociedades de Classificação e/ou qualquer outra entidade que tenha(m) emitido certificados para o navio em causa, em nome do Estado de bandeira, nos termos das convenções aplicáveis, com menção dos certificados emitidos

— porto e data da última inspecção alargada e indicação, se for o caso, de que foi decretada uma imobilização

— porto e data da última vistoria especial e nome da organização que a efectuou

— número de imobilizações nos últimos 24 meses

— país e porto de imobilização

— data do levantamento da imobilização

— duração da imobilização, em dias

— número de anomalias encontradas e motivos da imobilização, em termos claros e explícitos

— descrição das medidas tomadas pela autoridade competente e, se for o caso, pela sociedade de classificação na sequência da imobilização

— em caso de recusa de acesso do navio a um porto da Comunidade, os motivos de tal recusa, em termos claros e explícitos

— indicação, se for o caso, de que a sociedade de classificação, ou outro organismo privado que tenha efectuado a inspecção em questão, teve qualquer responsabilidade no que respeita às anomalias que, por si sós ou combinadas com outras, levaram à imobilização do navio

— descrição das medidas tomadas no caso de um navio que tenha sido autorizado a seguir para o estaleiro de reparação adequado mais próximo ou ao qual tenha sido recusado o acesso a um porto comunitário.

II. As informações relativas aos navios inspeccionados tornadas públicas em conformidade com o n.º 2 do artigo 15.º devem incluir os seguintes elementos:

— nome do navio

— número OMI

— tipo de navio

— arqueação bruta

— ano de construção

— nome e endereço do proprietário ou do operador do navio

— para os navios que transportam carga líquida ou sólida a granel, nome e endereço do afretador responsável pela escolha do navio e tipo de afretamento,

— Estado de bandeira

— sociedade ou sociedades de classificação, conforme o caso, que tenha(m) emitido certificados de classificação para o navio em causa, se for o caso

▼**M4**

— sociedade ou sociedades de classificação e/ou qualquer outra entidade que tenha(m) emitido certificados para o navio em causa, em nome do Estado de bandeira, nos termos das convenções aplicáveis, com menção dos certificados emitidos

— país, porto e data da inspecção

— número e natureza das anomalias.

▼M4

ANEXO IX

Relatório de inspecção elaborado em aplicação do artigo 8.º

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

I. *Informações gerais*

1. Autoridade competente que redigiu o relatório
2. Data e local da inspecção
3. Nome do navio inspeccionado
4. Pavilhão
5. Tipo de navio
6. Número OMI
7. Indicativo de chamada
8. Arqueação bruta
9. Porte bruto (se for caso disso)
10. Ano de construção determinado com base na data constante dos certificados de segurança do navio
11. Sociedade ou sociedades de classificação, conforme o caso, que tenha(m) emitido certificados de classificação para o navio em causa, se for o caso
12. Sociedade ou sociedades de classificação e/ou qualquer outra entidade que tenha(m) emitido certificados para o navio em causa, em nome do Estado de bandeira nos termos das convenções aplicáveis
13. Nome e endereço do proprietário ou do operador do navio
14. Nome e endereço do afretador responsável pela escolha do navio e tipo de afretamento, para os navios que transportem carga líquida ou sólida a granel
15. Data final de redacção do relatório de inspecção
16. Indicação de que as informações circunstanciadas sobre uma inspecção ou uma imobilização podem ser objecto de publicação.

II. *Informações relativas à inspecção*

1. Certificados emitidos em aplicação das convenções internacionais pertinentes, e autoridade ou organização que emitiu o(s) certificado(s) em causa, com indicação das datas de emissão e de caducidade
2. Partes ou elementos do navio que foram objecto de inspecção (no caso de inspecção aprofundada ou alargada)
3. Indicação do tipo de inspecção (inspecção, inspecção aprofundada, inspecção alargada)
4. Natureza das anomalias
5. Medidas tomadas.

III. *Informações suplementares em caso de imobilização*

1. Data da decisão de imobilização
2. Data do levantamento da imobilização
3. Natureza das anomalias que justificaram a decisão de imobilização (remissões para as Convenções, se aplicável)
4. Informações sobre a última vistoria intermédia ou anual
5. Indicação, se for o caso, de que a sociedade de classificação, ou outro organismo privado que tenha efectuado a inspecção em causa, teve qualquer responsabilidade no que respeita às anomalias que, por si sós ou combinadas com outras, levaram à imobilização do navio
6. Medidas tomadas.

▼**M4**

ANEXO X

Dados a fornecer no âmbito da execução da monitorização em aplicação do artigo 17.º

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

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

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

Porto/Zona	Número de inspectores a tempo inteiro	Número de inspectores a tempo parcial (1)	Conversão em tempo inteiro
Porto X ……			
Porto Y ……			
TOTAL			

(1) As autoridades cujos inspectores trabalhem no domínio das inspecções pelo Estado do porto apenas a tempo parcial, converterão o número total desses inspectores no número equivalente de inspectores a tempo inteiro.

   Estas informações devem ser fornecidas a nível nacional e para cada um dos portos do Estado-Membro em questão. Para efeitos do presente anexo, deve entender-se por porto um porto específico, bem como a zona geográfica coberta por um inspector ou uma equipa de inspectores, zona essa que pode incluir vários portos, se adequado. O mesmo inspector pode ser chamado a intervir em mais do que um porto/zona geográfica.

   1.2. Número total de navios distintos entrados nos respectivos portos, a nível nacional.

2. Os Estados-Membros devem ou:

   a) Fornecer semestralmente à Comissão uma lista pormenorizada das deslocações de cada um dos navios, com excepção dos serviços regulares de *ferry-boats* que entraram nos seus portos, com indicação do número OMI dos navios e respectiva data de chegada; ou, em alternativa

   b) Fornecer ao SIRENAC os números OMI de todos os navios, com excepção dos serviços regulares de ferry-boats, que entraram diariamente nos seus portos, e respectiva data de chegada.

   Os Estados-Membros fornecerão à Comissão uma lista dos serviços regulares de ferry-boats referidos nas alíneas a) e b) num prazo não superior a seis meses a contar da entrada em aplicação da presente directiva e, posteriormente, sempre que se verifique uma alteração nesses serviços.

▼**M4**

ANEXO XI

A. CATEGORIAS DE NAVIOS SUJEITOS A RECUSA DE ACESSO AOS PORTOS COMUNITÁRIOS (nos termos do n.º 1 do artigo 7.º-B)

1. Navios-tanque de transporte de gás e produtos químicos,
2. Graneleiros,
3. Petroleiros,
4. Navios de passageiros.

B. PROCEDIMENTOS RELACIONADOS COM A RECUSA DE ACESSO AOS PORTOS COMUNITÁRIOS (nos termos do n.º 2 do artigo 7.º-B)

1. Quando se verificarem as condições descritas no artigo 7.º-B, a autoridade competente do porto em que o navio estiver imobilizado pela segunda ou pela terceira vez, conforme for o caso, informará por escrito o capitão e o proprietário ou o operador do navio da decisão de recusa de acesso tomada em relação ao navio.

   A autoridade competente transmitirá igualmente essa informação à administração do Estado de bandeira, à sociedade de classificação em causa, aos outros Estados-Membros, à Comissão, ao Centre Administratif des Affaires Maritimes e ao Secretariado do MOU.

   A decisão de recusa de acesso produz efeitos a partir do momento em que o navio for autorizado a deixar o porto após a rectificação das anomalias que tiverem estado na origem da imobilização.

2. Para que a recusa de acesso seja retirada, o proprietário ou o operador tem de apresentar um pedido formal à autoridade do Estado-Membro que tomou a decisão de recusar o acesso. Este pedido tem de ser acompanhado de um atestado da administração do Estado de bandeira que comprove que o navio satisfaz plenamente as disposições aplicáveis das convenções internacionais. O pedido de retirada da decisão de recusa de acesso deve igualmente ser acompanhado, se necessário, de um atestado da sociedade de classificação em que o navio está classificado que comprove que o navio está conforme com as normas de classificação especificadas pela referida sociedade.

3. A decisão de recusa de acesso só pode ser retirada após uma reinspecção do navio num porto aprovado, efectuada por inspectores da autoridade competente do Estado-Membro que tomou a decisão de recusar o acesso, e se forem produzidas provas satisfatórias para esse Estado-Membro de que o navio cumpre integralmente os requisitos aplicáveis das convenções internacionais.

   Se o porto aprovado estiver situado na Comunidade, a autoridade competente do Estado-Membro do porto de destino pode, com o acordo da autoridade competente do Estado-Membro que tomou a decisão de recusar o acesso, autorizar o navio a dirigir-se para o porto de destino em questão, exclusivamente para efeitos de verificação de que o navio satisfaz as condições especificadas no n.º 2.

   A reinspecção consistirá numa inspecção alargada, que deve abranger, pelo menos, os pontos relevantes da parte C do anexo V.

   Todas as despesas resultantes desta inspecção alargada serão suportadas pelo proprietário ou pelo operador.

4. Se os resultados da inspecção alargada forem considerados satisfatórios pelo Estado-Membro de acordo com o n.º 2, a decisão de recusa de acesso será retirada. O proprietário ou o operador do navio devem de tal ser informados por escrito.

   A autoridade competente deve igualmente comunicar a sua decisão por escrito à administração do Estado de bandeira, à sociedade de classificação em causa, aos outros Estados-Membros, à Comissão, ao Centre Administratif des Affaires Maritimes e ao Secretariado do MOU.

5. As informações relativas aos navios que foram objecto de uma recusa de acesso aos portos comunitários serão postas à disposição no sistema SIRENAC e publicadas em conformidade com o disposto no artigo 15.º e no anexo VIII.

▼M4

ANEXO XII

Requisitos internacionais e comunitários relativos aos sistemas de registo dos dados de viagem

Sempre que escalem um porto de um Estado-Membro da Comunidade, os navios das seguintes categorias devem estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem que cumpra os padrões de exigência de desempenho consignados na Resolução A 861(20) da OMI e seja conforme às normas de ensaio estabelecidas pela norma n.º 61996 da Comissão Electrónica Internacional (CEI):

— navios de passageiros construídos em ou após 1 de Julho de 2002,

— navios de passageiros ro-ro construídos antes de 1 de Julho de 2002, o mais tardar, aquando da primeira inspecção em ou após 1 de Julho de 2002;

— navios de passageiros que não sejam navios de passageiros *ro-ro* construídos antes de 1 de Julho de 2002, o mais tardar, em 1 de Janeiro de 2004;

— outros navios que não sejam navios de passageiros com um peso bruto igual ou superior a 3 000 toneladas e construídos em ou após 1 de Julho de 2002.

Sempre que escalem um porto de um Estado-Membro da Comunidade, os navios das seguintes categorias e construídos antes de 1 de Julho de 2002, devem estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem que satisfaça as normas OMI pertinentes:

— navios de carga com um peso bruto igual ou superior a 20 000 toneladas, o mais tardar, na data estabelecida pela OMI ou, na ausência de uma decisão da OMI, o mais tardar, em 1 de Janeiro de 2007,

— navios de carga com um peso bruto igual ou superior a 3 000 toneladas, mas inferior a 20 000 toneladas, o mais tardar, na data estabelecida pela OMI, ou, na ausência de uma decisão da OMI, o mais tardar, em 1 de Janeiro de 2008.