COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 23.7.2026
COM(2026) 386 final

2026/0215 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros (codificação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. No contexto da Europa dos cidadãos, a Comissão atribui uma grande importância à simplificação e clarificação do direito da União, para o tornar mais compreensível e acessível aos cidadãos, proporcionando-lhes assim novas oportunidades e a possibilidade de exercerem os direitos específicos que aquele lhes confere.

   Este objetivo não pode ser alcançado enquanto numerosas disposições, alteradas várias vezes e frequentemente de forma substancial, continuarem dispersas em parte no ato original e em parte nos atos de alteração posteriores. Assim, é necessário um considerável trabalho de análise e comparação de muitos atos diferentes para identificar as regras vigentes.

   Por esta razão, a codificação das regras que tenham sido objeto de alterações frequentes também é necessária para garantir a clareza e a transparência do direito.

2. Em 1 de abril de 1987, a Comissão decidiu[1] dar instruções aos seus serviços para procederem à codificação de todos os atos normativos após ocorrerem, no máximo, dez alterações, salientando que se trata de um requisito mínimo e que os serviços deviam tomar todas as medidas para codificar, com uma frequência ainda maior, os textos pelos quais são responsáveis, para garantir que as suas disposições são claras e facilmente compreensíveis.

3. As conclusões da Presidência do Conselho Europeu de Edimburgo (dezembro de 1992) confirmaram este aspeto[2], salientando a importância da codificação, uma vez que proporciona segurança quanto à legislação aplicável a uma dada questão num determinado momento.

   A codificação deve ser efetuada respeitando integralmente o procedimento normal para a adoção dos atos da União.

   Uma vez que não pode ser introduzida qualquer alteração substantiva nos atos objeto da codificação, o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão convencionaram, num acordo interinstitucional de 20 de dezembro de 1994, que pode ser utilizado um método de trabalho acelerado para a adoção rápida dos atos codificados.

4. O objetivo da presente proposta consiste em proceder a uma codificação da Diretiva 2003/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de abril de 2003, relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros[3]. A nova diretiva substituirá os diversos atos nela integrados[4]; a presente proposta preserva integralmente o conteúdo dos atos codificados e por isso limita-se a reuni-los, apenas com as adaptações formais exigidas pelo próprio procedimento de codificação.

5. A proposta de codificação foi elaborada com base numa consolidação preliminar, em todas as línguas oficiais, da Diretiva 2003/25/CE e dos instrumentos que a alteram, realizada pelo Serviço das Publicações Oficiais da União Europeia, através de um sistema de processamento de dados. Sempre que os artigos passaram a ter novos números, é apresentada a correspondência entre os antigos e os novos números numa tabela constante do anexo V da diretiva codificada.

---

1 COM(87) 868 PV.
2 Ver anexo 3 da parte A das conclusões.
3 Previsto no programa legislativo para 2026.
4 Ver a parte A do anexo IV da presente proposta.

↓ 2003/25/CE (adaptado)

2026/0215 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros (codificação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[5],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[6],

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

↓

(1) A Diretiva 2003/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[7] foi várias vezes alterada de modo substancial[8]. Por razões de clareza e racionalidade, deverá proceder-se à codificação da referida diretiva.

↓ 2003/25/CE considerando 1 (adaptado)

(2) Deverão ser tomadas medidas no quadro da política comum dos transportes, a fim de ⌦ garantir o necessário nível de ⌫ segurança do transporte marítimo de passageiros.

5 JO C […] de […], p. […].

6 JO C […] de […], p. […].

7 Diretiva 2003/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de abril de 2003, relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros (JO L 123 de 17.5.2003, p. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/25/oj).

8 Ver parte A do anexo IV.

↓ 2003/25/CE considerando 2 (adaptado)

(3) A ⌦ União ⌫ deseja evitar, por todos os meios adequados, os acidentes com navios ro-ro de passageiros e a perda de vidas humanas que deles resulta.

↓ 2003/25/CE considerando 4 (adaptado)

(4) As pessoas que utilizam navios ro-ro de passageiros na ⌦ União ⌫ e as tripulações desses navios deverão ter o direito de exigir um mesmo nível elevado de segurança, qualquer que seja a zona em que o navio opere.

↓ 2003/25/CE considerando 5 (adaptado)

(5) Dada a importância do transporte marítimo de passageiros no mercado interno, a ação a nível ⌦ da União ⌫ é a maneira mais eficaz de ⌦ proporcionar ⌫, em toda a ⌦ União ⌫, um nível mínimo comum de segurança para os navios.

↓ 2003/25/CE considerando 6 (adaptado)

(6) A ação a nível da ⌦ União ⌫ é a maneira mais eficaz de assegurar a aplicação harmonizada dos princípios acordados no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI), evitando assim distorções da concorrência entre os operadores dos navios ro-ro de passageiros que operam na ⌦ União ⌫.

↓ 2003/25/CE considerando 3

(7) A capacidade de sobrevivência dos navios ro-ro de passageiros após avaria por colisão, determinada pela regra de estabilidade em avaria aplicada, é um fator essencial para a segurança dos passageiros e tripulantes e particularmente relevante para as operações de busca e salvamento; a maior ameaça para a estabilidade de um navio ro-ro de passageiros com um pavimento ro-ro fechado em caso de avaria por colisão reside no efeito da acumulação de um volume significativo de água nesse pavimento.

↓ 2003/25/CE considerando 7 (adaptado)

(8) As prescrições gerais de estabilidade em avaria para os navios ro-ro de passageiros foram estabelecidas a nível internacional pela Conferência ⌦ de 1990 dos Governos Contratantes da Convenção Internacional ⌫ para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar ⌦ , de 1974, ⌫ (⌦ Convenção ⌫ SOLAS ~~90~~) e incluídas na regra II-1/B/8 da Convenção SOLAS (regra SOLAS 90). Essas prescrições são aplicáveis em toda a ⌦ União ⌫, devido à aplicação direta da Convenção SOLAS às viagens

internacionais e à aplicação da Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[9] às viagens domésticas.

↓ 2003/25/CE considerando 8 (adaptado)

(9) ⌦ As prescrições específicas de estabilidade estabelecidas na ⌫ regra SOLAS 90 consideram implicitamente o efeito do embarque de água no pavimento ro-ro em condições de mar em que a altura significativa de vaga é da ordem de 1,5 m.

↓ 2023/946 considerando 3 (adaptado)

(10) A Resolução 14 sobre ⌦ acordos regionais sobre prescrições específicas de estabilidade para navios ro-ro de passageiros, ⌫, adotada em 29 de novembro de 1995 pela Conferência ⌦ dos Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, ⌫, permite que os membros da OMI celebrem acordos regionais, se considerarem que as condições de mar prevalecentes e outras condições locais exigem prescrições de estabilidade específicas numa zona determinada.

↓ 2003/25/CE considerando 10

(11) Oito países do Norte da Europa, sete dos quais são Estados-Membros, acordaram em Estocolmo, em 28 de fevereiro de 1996, introduzir uma regra de estabilidade em avaria mais estrita para os navios ro-ro de passageiros, a fim de ter em conta o efeito da acumulação de água no pavimento ro-ro e permitir que o navio sobreviva em condições de mar mais desfavoráveis do que as consideradas pela regra SOLAS 90, com uma altura significativa de vaga de até 4 m.

↓ 2003/25/CE considerando 11

(12) Esse acordo, conhecido por «Acordo de Estocolmo», associa diretamente a regra específica de estabilidade à zona marítima em que o navio opera e, mais concretamente, à altura significativa de vaga registada na zona de operação. A altura significativa de vaga na zona em que o navio opera determina a altura da água que se introduza no convés dos veículos na sequência de avaria acidental.

↓ 2023/946 considerando 1 (adaptado)

(13) A Diretiva 2003/25/CE ⌦ estabeleceu ⌫ um nível uniforme de prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros, reforçando a capacidade de sobrevivência deste tipo de navios em caso de avaria por colisão e proporcionando um elevado nível de segurança aos passageiros e à tripulação, em

[9] Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros (JO L 163 de 25.6.2009, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

combinação com as prescrições da Convenção SOLAS em vigor à data de adoção da diretiva.

↓ 2003/25/CE considerando 20 (adaptado)

(14) ⌦ Certas ⌫ prescrições específicas de estabilidade ⌦ estabelecidas na ⌫ presente diretiva deverão basear-se num método que, tal como consta dos anexos ao Acordo de Estocolmo, calcule a altura da água introduzida no pavimento ro-ro na sequência de avaria, em função de dois parâmetros fundamentais: o bordo livre residual do navio e a altura significativa de vaga na zona marítima em que o navio opera.

↓ 2023/946 considerando 2 (adaptado)

(15) Em 15 de junho de 2017, a OMI adotou a Resolução MSC.421(98) que altera a Convenção SOLAS e estabelece prescrições de estabilidade revistas para os navios de passageiros em condições de avaria. Essas normas aplicam-se igualmente aos navios ro-ro de passageiros.

↓ 2023/946 considerando 5 (adaptado)

(16) As prescrições estabelecidas na Diretiva 2009/45/CE ⌦ são ⌫ aplicáveis aos navios ro-ro de passageiros. ⌦ A aplicação das ⌫ prescrições ⌦ de estabilidade ⌫ da Convenção SOLAS, com a redação que lhe foi dada pela Resolução MSC.421(98) (SOLAS 2020), ⌦ deveria resultar uma ⌫ redução significativa dos riscos para os navios ro-ro de passageiros certificados para o transporte de mais de 1 350 pessoas a bordo.

↓ 2023/946 considerando 7

(17) Para os navios ro-ro de passageiros certificados para o transporte de 1 350 pessoas ou menos a bordo, a aplicação facultativa das prescrições SOLAS 2020 deverá estar subordinada a um nível de índice R mais elevado do que o definido na Convenção SOLAS 2020, a fim de atingir o nível de segurança adequado.

↓ 2023/946 considerando 6 (adaptado)

(18) ⌦ Um nível de índice R mais elevado, conforme estabelecido ⌫ na presente diretiva para os navios ro-ro de passageiros certificados para o transporte de 1 350 pessoas ou menos a bordo, seria difícil de aplicar relativamente a determinados modelos de navios. Por conseguinte, as empresas que sejam proprietárias ou operem esses navios num serviço regular na União deverão ter a possibilidade de aplicar as prescrições de

estabilidade aplicáveis antes da entrada em vigor da diretiva ⌦ (UE) 2023/946 do Parlamento Europeu e do Conselho[10] ⌫.

(19) ⌦ A Comissão deverá avaliar, dez anos após a data de entrada em vigor da diretiva (UE) 2023/946, o uso dado à opção relacionada com navios ro-ro de passageiros certificados para o transporte de 1 350 pessoas ou menos a bordo, a fim de decidir se é necessária uma nova revisão da presente diretiva. ⌫ ⌦ Os ⌫ Estados-Membros ⌦ deverão notificar a Comissão da utilização dessa opção ⌫, juntamente com os dados relativos aos navios em causa.

↓ 2023/946 considerando 8

(20) A fim de garantir o nível de segurança necessário, deverão aplicar-se também prescrições específicas de estabilidade em avaria aos navios ro-ro de passageiros existentes que nunca tenham sido certificados nos termos da Diretiva 2003/25/CE e que entrem em serviço regular na União.

↓ 2003/25/CE considerando 17

(21) Para reforçar a segurança e evitar distorções da concorrência, as regras comuns de segurança em matéria de estabilidade deverão aplicar-se a todos os navios ro-ro de passageiros que efetuem serviços regulares internacionais com partida ou destino nos portos dos Estados-Membros, qualquer que seja o seu pavilhão.

↓ 2003/25/CE considerando 18

(22) A segurança dos navios é, em primeiro lugar, da competência dos Estados de pavilhão, pelo que cada Estado-Membro deverá assegurar o respeito das prescrições de segurança aplicáveis aos navios ro-ro de passageiros que arvoram o seu pavilhão.

↓ 2003/25/CE considerando 19 (adaptado)

(23) Os Estados-Membros deverão igualmente ser considerados na sua qualidade de Estados ⌦ do porto ⌫; as competências exercidas nessa qualidade têm por base competências específicas do Estado do porto plenamente consentâneas com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982.

↓ 2003/25/CE considerando 21 (adaptado)

(24) Os Estados-Membros deverão determinar e publicar as alturas significativas de vaga nas zonas marítimas atravessadas pelos navios ro-ro de passageiros que operem em serviço regular rumo aos seus portos ou deles provenientes. No caso das rotas internacionais, essas alturas deverão ser estabelecidas, sempre que aplicável e possível, por acordo entre os Estados em que se inicia e termina a rota.

---

[10] Diretiva (UE) 2023/946 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que altera a Diretiva 2003/25/CE no que respeita à inclusão de prescrições de estabilidade melhoradas e ao alinhamento dessa diretiva com as prescrições de estabilidade definidas pela Organização Marítima Internacional (JO L 128 de 15.5.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/946/oj).

↓ 2023/946 considerando 9

(25) Os Estados do porto deverão cooperar tanto quanto possível a fim de estabelecer a lista das zonas marítimas a que se refere a presente diretiva, tendo em conta a soberania dos Estados em relação às zonas marítimas sob a sua jurisdição e os princípios gerais do direito do mar.

↓ 2023/946 considerando 10

(26) A Agência Europeia da Segurança Marítima tem vindo a prestar assistência à Comissão na aplicação efetiva da Diretiva 2003/25/CE e deverá envidar esforços para prosseguir essa assistência em conformidade com o Regulamento (UE) 2025/2434 do Parlamento Europeu e do Conselho[11].

↓ 2023/946 considerando 11

(27) A fim de permitir à Comissão avaliar e apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da presente diretiva, os Estados-Membros deverão fornecer dados sobre todos os navios ro-ro de passageiros novos certificados para o transporte de 1 350 pessoas ou menos a bordo para serviço regular, em cumprimento das prescrições de estabilidade constantes da presente diretiva. Estes dados deverão ser fornecidos segundo a estrutura estabelecida no anexo III e deverão estar disponíveis para todos os navios ro-ro de passageiros novos, uma vez que estes terão de cumprir as prescrições probabilísticas de estabilidade estabelecidas na SOLAS 2020.

↓ 2003/25/CE considerando 22

(28) Cada navio ro-ro de passageiros que efetue viagens que se insiram no âmbito de aplicação da presente diretiva deverá dispor de um certificado de conformidade emitido pela administração do Estado-Membro de pavilhão, o qual deverá ser reconhecido por todos os outros Estados-Membros.

↓ 2019/1243 Art. 1 e anexo, pt. IX, 4) (adaptado)

(29) A fim de adaptar a ⌦ presente ⌫ diretiva ao progresso técnico, à evolução a nível internacional e ter em conta a experiência adquirida com a sua aplicação, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do ⌦ Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ⌫ deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito a alterar os anexos da ⌦ presente ⌫ diretiva. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor[12]. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao

[11] Regulamento (UE) 2025/2434 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de novembro de 2025, relativo à Agência Europeia da Segurança Marítima e que revoga o Regulamento (CE) n.° 1406/2002 (JO L, 2025/2434, 29.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/2434/oj).

[12] JO L 123 de 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

↓ 2003/25/CE considerando 28 (adaptado)

(30) Atendendo a que os objetivos da ⌦ presente diretiva ⌫, ⌦ a saber, ⌫ salvaguardar a vida humana no mar através do reforço da capacidade de sobrevivência dos navios ro-ro de passageiros em caso de avaria, não podem ser ⌦ suficientemente alcançados ⌫ pelos Estados-Membros, ⌦ mas podem, devido à escala e efeitos da ação, ser mais bem alcançados ⌫ ao nível ⌦ da União ⌫, a ⌦ União ⌫ pode tomar medidas ⌦ , em conformidade ⌫ com o princípio da subsidiariedade ⌦ consagrado ⌫ no artigo 5.º do Tratado ⌦ da União Europeia ⌫. ⌦ Em conformidade ⌫ com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não ⌦ excede o ⌫ necessário para ⌦ alcançar esses objetivos ⌫.

↓ 2023/946 considerando 13 (adaptado)

(31) A fim de não impor um ónus administrativo desproporcionado aos Estados-Membros sem litoral que não têm portos marítimos nem navios ro-ro de passageiros que arvorem o seu pavilhão abrangidos pelo âmbito de aplicação da ⌦ presente ⌫ diretiva, esses Estados-Membros deverão ser autorizados a derrogar as disposições ⌦ da presente ⌫ Diretiva. Tal significa que, desde que essas condições estejam preenchidas, esses Estados-Membros não são obrigados a transpor a Diretiva ⌦ 2003/25/CE ⌫.

↓

(32) A presente diretiva aplica-se sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros relativas aos prazos de transposição para o direito interno das diretivas, indicados na parte B do anexo IV.

↓ 2003/25/CE

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Objetivo

O objetivo da presente diretiva é estabelecer um nível uniforme de prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros, que aumentem a capacidade de sobrevivência deste tipo de navios em caso de avaria por colisão e proporcionem um nível de segurança elevado aos passageiros e tripulantes.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

↓ 2023/946 Art. 1, pt. 1, b) (adaptado)

1) «Convenção SOLAS», a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar ⌦ , de 1974, ⌫ e respetivas alterações em vigor;

↓ 2023/946 Art. 1, pt. 1, c)

2) «SOLAS 90», a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, com a redação que lhe foi dada pela Resolução MSC.117(74);

3) «SOLAS 2009», a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, com a redação que lhe foi dada pela Resolução MSC.216(82);

4) «SOLAS 2020», a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, com a redação que lhe foi dada pela Resolução MSC.421(98);

↓ 2003/25/CE (adaptado)

5) «Acordo de Estocolmo», o acordo celebrado em Estocolmo, em 28 de fevereiro de 1996, nos termos da Resolução 14 sobre acordos regionais sobre prescrições específicas de estabilidade para navios ro-ro de passageiros, adotada ⌦ em 29 de novembro de 1995 pela Conferência dos Governos Contratantes da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, ⌫ ⌦ (Resolução 14 da Conferência SOLAS de 1995) ⌫;

6) «Navio ro-ro de passageiros», um navio que transporte mais de 12 passageiros e disponha de porões de carga ro-ro ou de áreas de categoria especial, tal como definidos na regra II-2/3 da Convenção SOLAS;

↓ 2023/946 Art. 1, pt. 1, a)

7) «Navio ro-ro de passageiros existente», um navio ro-ro de passageiros cuja quilha estivesse assente ou que se encontrasse em fase de construção equivalente antes de 5 de dezembro de 2024. Por fase de construção equivalente entende-se a fase em que:

   a) se inicia a construção identificável com um navio específico, e

   b) começou a montagem desse navio, compreendendo pelo menos 50 toneladas ou 1 % da massa estimada de todos os elementos estruturais, consoante o que for menor;

8) «Navio ro-ro de passageiros novo», um navio ro-ro de passageiros que não seja um navio ro-ro de passageiros existente;

↓ 2003/25/CE

9) «Passageiro», qualquer pessoa, exceto o comandante, os membros da tripulação ou outras pessoas empregadas ou ocupadas, sob qualquer forma, a bordo de um navio em serviços nesse navio e as crianças de idade inferior a um ano;

↓ 2023/946 Art. 1, pt. 1, d)

10) «Serviço regular», uma série de travessias efetuadas por um navio ro-ro de passageiros por forma a servir o tráfego entre os mesmos dois ou mais portos, ou uma série de viagens de ou para o mesmo porto efetuadas sem escalas intermédias:

a) segundo um horário publicado, ou

b) com travessias de uma regularidade ou frequência tais que constituam uma série manifestamente sistemática;

↓ 2003/25/CE

11) «Administração do Estado de bandeira», as autoridades competentes do Estado cujo pavilhão o navio ro-ro de passageiros está autorizado a arvorar;

↓ 2023/946 Art. 1, pt. 1, e)

12) «Estado do porto», um Estado-Membro de ou para cujos portos um navio ro-ro de passageiros efetua um serviço regular;

↓ 2003/25/CE

13) «Viagem internacional», uma viagem por mar de um porto de um Estado-Membro para um porto situado fora desse Estado-Membro ou vice-versa;

↓ 2023/946 Art. 1, pt. 1, f) (adaptado)

14) «Prescrições específicas de estabilidade», quando utilizado como termo coletivo, as prescrições de estabilidade a que se refere o artigo 6.º ⊠ da presente diretiva ⊠;

↓ 2003/25/CE

15) «Altura significativa de vaga» (H_S), o valor médio do terço superior das alturas de vaga medidas num determinado intervalo de tempo;

16) «Bordo livre residual» (f_r), a distância mínima, na vertical, entre o pavimento ro-ro avariado e a linha de flutuação final na zona da avaria, sem ter conta o efeito da água do mar acumulada no pavimento ro-ro avariado;

↓ 2023/946 Art. 1, pt. 1, g)

17) «Companhia», o proprietário de um navio ro-ro de passageiros ou qualquer outra organização ou pessoa, como o armador ou o afretador em casco nu, que tenha assumido, perante o proprietário, a responsabilidade pela exploração do navio.

↓ 2003/25/CE

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

1. A presente diretiva aplica-se aos navios ro-ro de passageiros, qualquer que seja o seu pavilhão, que efetuem serviços regulares internacionais com partida ou destino num porto de um Estado-Membro.

↓ 2023/946 Art. 1, pt. 2

2. Cada Estado-Membro, na sua qualidade de Estado do porto, assegura que os navios ro-ro de passageiros que arvoram pavilhão de um Estado terceiro satisfazem plenamente as prescrições da presente diretiva antes de poderem efetuar viagens em serviço regular a partir de ou com destino a portos desse Estado terceiro, nos termos da Diretiva (UE) 2017/2110 do Parlamento Europeu e do Conselho[13].

↓ 2023/946 Art. 1, pt. 3
(adaptado)

3. Os Estados-Membros que não tenham portos marítimos, nem navios ro-ro de passageiros que arvorem a sua bandeira e estejam abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva, podem derrogar as disposições da presente diretiva, com exceção da obrigação estabelecida no segundo parágrafo.

Os Estados-Membros que pretendam recorrer a essa derrogação comunicam à Comissão, até 5 de dezembro de 2024, se foram preenchidas as condições e informam-na de qualquer alteração subsequente. Esses Estados-Membros não podem autorizar navios ro-ro de passageiros abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva a arvorar a sua bandeira enquanto não tiverem transposto e aplicado a Diretiva ⌦ 2003/25/CE ⌫.

↓ 2023/946 Art. 1, pt. 4
(adaptado)

Artigo 4.º

Alturas significativas de vaga

Os valores da altura significativa de vaga serão utilizados para determinar a altura da água acumulada no convés dos veículos para efeitos da aplicação das prescrições específicas de estabilidade constantes do anexo I, secção A. Os valores da altura significativa de vaga serão aqueles cuja probabilidade de serem excedidos é igual ou inferior a 10 % no período de um ano.

[13] Diretiva (UE) 2017/2110 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de novembro de 2017, relativa a um sistema de inspeções para a segurança da exploração de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares, e que altera a Diretiva 2009/16/CE e revoga a Diretiva 1999/35/CE do Conselho (JO L 315 de 30.11.2017, p. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj).

↓ 2003/25/CE

Artigo 5.º

Zonas marítimas

↓ 2023/946 Art. 1, pt. 5, a)

1. Os Estados do porto estabelecem e mantêm atualizada a lista das zonas marítimas atravessadas pelos navios ro-ro de passageiros que operem em serviço regular rumo aos seus portos ou deles provenientes, bem como os correspondentes valores da altura significativa de vaga nessas zonas.

↓ 2003/25/CE (adaptado)

2. As zonas marítimas e os valores da altura significativa de vaga nelas aplicáveis ⌦ , a que se refere o n.º 1, ⌫ serão definidos por acordo entre os Estados-Membros ou, sempre que aplicável ou possível, o Estado-Membro e o país terceiro em que se inicia e termina a rota. Caso a rota de um navio cruze mais de uma zona marítima, o navio deverá satisfazer as prescrições específicas de estabilidade correspondentes ao mais alto valor de altura significativa de vaga identificado para aquelas zonas.

↓ 2023/946 Art. 1, pt. 5, b) (adaptado)

3. A lista ⌦ a que se refere o n.º 1 ⌫ é publicada numa base de dados de acesso público, a qual deve estar disponível no sítio Internet da autoridade marítima competente. A localização dessa informação, bem como as eventuais atualizações da lista e os motivos que as determinaram, são notificados à Comissão.

↓ 2023/946 Art. 1, pt. 6 (adaptado)

Artigo 6.º

Prescrições específicas de estabilidade

1. Sem prejuízo da aplicação da Diretiva 2009/45/CE, os navios ro-ro de passageiros novos certificados para o transporte de mais de 1 350 pessoas a bordo devem satisfazer as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no capítulo II-1, parte B, da SOLAS 2020.

2. À escolha da companhia, os navios ro-ro de passageiros novos certificados para o transporte de 1 350 pessoas a bordo, no máximo, devem satisfazer:

a) As prescrições específicas de estabilidade estabelecidas na secção A do anexo I da presente diretiva; ou

b) As prescrições específicas de estabilidade estabelecidas na secção B do anexo I da presente diretiva.

Relativamente a cada um desses navios, a administração do Estado de pavilhão deve, no prazo de dois meses a contar da data de emissão do certificado referido no artigo 7.º, notificar a Comissão da escolha feita da opção referida no primeiro parágrafo e incluir, juntamente com essa notificação, os pormenores referidos no anexo III.

3. Ao aplicarem as prescrições estabelecidas na secção A do anexo I, os Estados-Membros fazem uso das orientações constantes do anexo II, na medida do que for possível e compatível com a configuração do navio considerado.

4. À escolha da companhia, os navios ro-ro de passageiros existentes certificados para o transporte de mais de 1 350 pessoas a bordo que a companhia introduz para operações em serviço regular rumo a ou provenientes de um porto de um Estado-Membro após 5 de dezembro de 2024 e que nunca tenham sido certificados em conformidade com a presente diretiva, cumprem:

a) As prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no capítulo II-1, parte B, da SOLAS 2020; ou

b) As prescrições específicas de estabilidade estabelecidas na secção A do anexo I da presente diretiva, para além das estabelecidas no capítulo II-1, parte B, da SOLAS 2009.

As prescrições de estabilidade que forem aplicadas são averbadas no certificado do navio ⌦ a que se refere o ⌫ artigo 7.º.

5. À escolha da companhia, os navios ro-ro de passageiros existentes certificados para o transporte de 1 350 pessoas ou menos a bordo que a companhia introduz para operações em serviço regular rumo a ou provenientes de um porto de um Estado-Membro após 5 de dezembro de 2024 e que nunca tenham sido certificados em conformidade com a presente diretiva, cumprem:

a) As prescrições específicas de estabilidade estabelecidas na secção A do anexo I da presente diretiva, ou

b) As prescrições específicas de estabilidade estabelecidas na secção B do anexo I da presente diretiva.

As prescrições de estabilidade que forem aplicadas são averbadas no certificado do navio exigido nos termos do artigo 7.º.

6. Os navios ro-ro de passageiros existentes que operavam em serviços regulares rumo a ou provenientes de um porto de um Estado-Membro até 5 de dezembro de 2024 continuam a cumprir as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no anexo I, na versão aplicável antes da entrada em vigor da Diretiva (UE) 2023/946.

🡻 2023/946 Art. 1, pt. 8

Artigo 7.º

Certificados

1. Todos os navios ro-ro de passageiros novos e existentes que arvorem pavilhão de um Estado-Membro dispõem de um certificado que ateste que satisfazem as prescrições específicas de estabilidade referidas no artigo 6.º.

Os certificados são emitidos pela administração do Estado de pavilhão e podem ser combinados com outros certificados conexos. Para os navios ro-ro de passageiros que

satisfaçam as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas na secção A do anexo I, o certificado indica a altura significativa de vaga até à qual o navio pode satisfazer as prescrições específicas de estabilidade.

O certificado permanece válido enquanto o navio de passageiros ro-ro operar numa zona cujo valor seja igual ou inferior à altura significativa de vaga.

2. Cada Estado-Membro, na sua qualidade de Estado do porto, reconhece os certificados emitidos por outro Estado-Membro em conformidade com a presente diretiva.

3. Cada Estado-Membro, na sua qualidade de Estado do porto, aceita os certificados emitidos por um país terceiro que atestem que um navio satisfaz as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas na presente diretiva.

↓ 2023/946 Art. 1, pt. 9
(adaptado)

Artigo 8.º

Exploração sazonal e outra exploração de curta duração

1. Uma companhia que preste serviços regulares todo o ano e deseje explorar nesses serviços, por um período de menor duração, navios ro-ro de passageiros suplementares, comunica esse facto à autoridade competente do Estado ou dos Estados do porto o mais tardar um mês antes de se iniciar a exploração dos referidos navios suplementares nesses serviços.

2. No entanto, nos casos em que, na sequência de circunstâncias imprevistas, seja necessário introduzir rapidamente um navio ro-ro de passageiros de substituição para assegurar a continuidade do serviço, aplica-se o artigo 4.º, n.º 4, da Diretiva (UE) 2017/2110 e o anexo XVII, ponto 1.3, da Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[14], em vez da obrigação de notificação prevista no n.º 1.

3. Caso uma companhia deseje efetuar serviços regulares sazonalmente durante um período de curta duração não superior a seis meses por ano, comunica-o à autoridade competente do Estado ou Estados do porto o mais tardar três meses antes do início desses serviços.

4. Para os navios ro-ro de passageiros que satisfaçam as prescrições específicas ⌦ de estabilidade ⌫ da secção A do anexo I, caso essa exploração na aceção dos n.ºs 1, 2 e 3 do presente artigo se efetue em condições em que a altura significativa de vaga seja menor que a estabelecida para a mesma zona marítima para a exploração todo o ano, a autoridade competente pode utilizar o valor da altura significativa de vaga aplicável a esse período de curta duração para determinar a altura da água no convés para efeitos da aplicação das prescrições específicas de estabilidade constantes da secção A do anexo I. O valor da altura significativa de vaga aplicável a esse período curto é acordado entre os Estados-Membros ou, sempre que aplicável e possível, entre o Estado-Membro e o país terceiro em que se inicia e termina a rota.

5. Os navios ro-ro de passageiros cuja exploração, na aceção dos n.ºs 1, 2 e 3, do presente artigo, recebeu o acordo da autoridade competente do Estado ou Estados do porto devem dispor de um certificado que ateste o cumprimento do disposto na presente diretiva, conforme previsto no artigo 7.º, n.º 1.

---

[14] Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (JO L 131 de 28.5.2009, p. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/16/oj).

↓ 2019/1243 Art. 1 e anexo, pt. IX, 4) (adaptado)

Artigo 9.º

Alteração dos anexos

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 10.º no que diz respeito a alterar os anexos a fim de ter em conta a evolução a nível internacional, nomeadamente na ⌦ Organização Marítima Internacional ⌫ (OMI), e melhorar a eficácia da presente diretiva à luz da experiência adquirida e dos progressos técnicos.

Artigo 10.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 9.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 26 de julho de 2019. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida no artigo 9.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 9.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

↓ 2003/25/CE (adaptado)

Artigo 11.º

Sanções

Os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação das disposições nacionais adotadas nos termos da presente diretiva e tomam todas as

medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

↓ 2023/946 Art. 1, pt. 10

Artigo 12

Reapreciação

A Comissão procede à avaliação da aplicação da presente diretiva e apresenta os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho até 5 de junho de 2033. As informações baseadas nas notificações a que se refere o artigo 6.º, n.º 2, são disponibilizadas sob forma anonimizada.

↓

Artigo 13

Revogação

A Diretiva 2003/25/CE, com a redação que lhe foi dada na parte A do anexo IV, é revogada, sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros no que respeita aos prazos de transposição para o direito interno das diretivas, indicados na parte B do anexo IV.

As remissões para a diretiva revogada entendem-se como remissões para a presente diretiva e são lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo V.

↓ 2003/25/CE (adaptado)

Artigo 14.º

Entrada em vigor

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

Artigo 15.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*