



Bruxelas, 6.6.2016  
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

Proposta de

**DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera a Diretiva 2009/45/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros**

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### **1. CONTEXTO DA PROPOSTA**

#### **1.1. Justificação e objetivos da proposta**

No espírito do Programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT) e do Programa Legislar Melhor da Comissão, e como seguimento imediato do balanço de qualidade da legislação da UE no domínio da segurança dos navios de passageiros<sup>1</sup>, a Comissão apresenta um conjunto de propostas para realizar o potencial de simplificação identificado.

A presente revisão visa simplificar e racionalizar o atual quadro normativo da UE em matéria de segurança dos navios de passageiros, a fim de (i) manter as regras da UE que sejam necessárias e proporcionadas; (ii) assegurar a sua correta aplicação; e (iii) eliminar potenciais sobreposições de obrigações e incoerências entre atos legislativos conexos. Um objetivo primordial consiste em estabelecer um quadro jurídico claro, simples e atualizado que seja mais fácil de executar, acompanhar e fazer cumprir, aumentando assim o nível de segurança global.

A Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>2</sup> foi adotada para se atingir um elevado grau de segurança e para abolir os entraves ao comércio, através da definição de normas harmonizadas de segurança a um nível adequado para os navios de passageiros e embarcações de passageiros que efetuam serviços domésticos. A referida diretiva incorpora, a nível da UE para as viagens domésticas, as disposições da Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), que estabelece prescrições técnicas pormenorizadas para a construção, a estabilidade, a prevenção de incêndios e os meios de salvação dos navios. Consequentemente, é aplicável aos navios de aço e material equivalente e às embarcações de alta velocidade. Além disso, inclui prescrições específicas em matéria de acesso e informação pública para as pessoas com mobilidade reduzida ou com deficiências.

A Diretiva 2009/45/CE conduziu a um nível comum de segurança elevado em toda a UE e a benefícios importantes para o mercado interno. Por outro lado, a experiência demonstrou que, desde a entrada em vigor da sua antecessora em 1998<sup>3</sup>, a sua execução levantou uma série de questões relativas à clareza e adequação de algumas das suas definições, do seu âmbito de aplicação e dos seus procedimentos.

Além disso, vários aspetos principais de segurança para navios de pequeno porte de comprimento inferior a 24 metros não foram harmonizados, o que reflete o facto de estes navios serem mais sensíveis às condições de exploração locais. Além disso, a diretiva já deu aos Estados-Membros flexibilidade para aplicarem as normas nacionais sempre que considerarem as normas harmonizadas para navios de pequeno porte impraticáveis e/ou irrazoáveis. A este respeito, o balanço de qualidade revelou que, atualmente, a diretiva aplica-se apenas a 70 dos 1950 navios de pequeno porte, cujos principais aspetos de segurança já foram definidos pelos Estados-Membros. Consequentemente, tais prescrições devem ser reavaliadas.

---

<sup>1</sup> Os resultados deste balanço de qualidade foram comunicados ao Parlamento Europeu e ao Conselho em 16 de outubro de 2015 (COM(2015)508).

<sup>2</sup> Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros (JO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

<sup>3</sup> Isto é, a Diretiva 98/18/CE, da qual a Diretiva 2009/45/CE é uma reformulação.

Além disso, o balanço de qualidade revelou que vários Estados-Membros certificam navios de alumínio ao abrigo desta diretiva, enquanto alguns outros não o fazem. Tal cria uma situação desigual que compromete o objetivo de alcançar um elevado nível comum de segurança para os passageiros que viajam internamente nos Estados-Membros da UE. Tal resulta de uma interpretação diferente do âmbito de aplicação da diretiva relacionada com a definição de «material equivalente» e a aplicabilidade das normas de segurança contra incêndios correspondentes.

Propõe-se, por conseguinte, clarificar e simplificar as regras e normas de segurança para os navios de passageiros, para que as mesmas estejam em consonância com o Programa REFIT da Comissão e sejam mais fáceis de atualizar, acompanhar e fazer cumprir. Com o objetivo de aumentar a clareza e segurança jurídicas, a proposta elimina igualmente uma série de referências jurídicas obsoletas, redundantes e incoerentes.

A proposta altera as definições e os requisitos correspondentes da Diretiva 2009/45/CE.

Além disso, a proposta prevê a harmonização da Diretiva 2009/45/CE com as alterações introduzidas pelo Tratado de Lisboa no que diz respeito aos poderes da Comissão para adotar atos delegados e atos de execução.

### **1.2. Coerência com as disposições existentes no mesmo domínio setorial**

A proposta é plenamente coerente com as propostas de simplificação que alteram a Diretiva 98/41/CE do Conselho<sup>4</sup> e a proposta que substitui a Diretiva 1999/35/CE do Conselho<sup>5</sup>. A proposta está em total consonância com as recomendações do balanço de qualidade e com o Livro Branco sobre o futuro dos transportes, de 2011<sup>6</sup>, que reconheceu a necessidade de modernizar o atual quadro legislativo da UE relativo à segurança dos navios de passageiros.

### **1.3. Coerência com outras políticas da União**

A proposta cumpre o Programa Legislar Melhor da Comissão, assegurando que a legislação em vigor é simples e clara, não cria encargos desnecessários e acompanha a evolução política, social e tecnológica. Contribui igualmente para a realização dos objetivos da Estratégia de Transporte Marítimo no Horizonte de 2018<sup>7</sup>, assegurando serviços de qualidade por ferries em transportes regulares de passageiros no interior da UE.

---

<sup>4</sup> Diretiva 98/41/CE do Conselho, de 18 de junho de 1998, relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros que operam a partir de ou para portos dos Estados-Membros da Comunidade (JO L 188 de 2.7.1998, p. 35).

<sup>5</sup> Diretiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade (JO L 138 de 1.6.1999, p. 1).

<sup>6</sup> Livro Branco «Roteiro do espaço único europeu dos transportes — Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos» (COM/2011/0144).

<sup>7</sup> Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões — Objetivos estratégicos e recomendações para a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018 (COM/2009/0008).

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE**

### **2.1. Base jurídica**

Tendo em conta que a proposta substitui a atual diretiva, a base jurídica continua a ser o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE (ex-artigo 80.º, n.º 2, do Tratado que institui a Comunidade Europeia (TCE)), que prevê medidas no domínio do transporte marítimo.

### **2.2. Subsidiariedade**

A Diretiva 2009/45/CE baseou-se sobretudo nos requisitos internacionais e foi impulsionada por vários acidentes de navegação que causaram a perda de vidas humanas. Apesar de a norma de segurança comum para os navios que efetuam viagens internacionais ter sido definida por normas internacionais de segurança como a Convenção SOLAS, as mesmas não se aplicam aos navios de passageiros que efetuam viagens domésticas.

A proposta assegura que o nível comum de segurança estabelecido pela Diretiva 2009/45/CE para os navios que efetuam viagens domésticas nas águas da UE é preservado, o que não poderia ser alcançado através de uma ação unilateral ao nível dos Estados-Membros. Simultaneamente, a proposta reitera a necessidade e o valor acrescentado das diferenças nas normas sempre que as condições de exploração locais assim o exigirem.

À luz do objetivo do mercado interno e da liberdade de prestação de serviços de transporte marítimo nos Estados-Membros, a proposta assegura igualmente que a Diretiva 2009/45/CE continua a facilitar a transferência de navios entre registos nacionais e a permitir a concorrência em viagens domésticas em condições de igualdade, sem comprometer o nível de segurança.

### **2.3. Proporcionalidade**

As estatísticas de acidentes mostram que a legislação vigente assegura um nível elevado de segurança dos passageiros. Não se demonstrou que os custos decorrentes das normas de segurança da UE fossem desproporcionados quando comparados com os decorrentes das normas nacionais que seriam necessárias na falta das primeiras. As diferenças estimadas nos custos decorrentes da regulamentação representam uma fração diminuta comparativamente ao que representam os custos totais de construção, exploração e manutenção.

Para além de clarificar uma série de definições, a supressão de algumas prescrições desnecessárias sem comprometer o elevado nível de segurança é um dos objetivos desta iniciativa de simplificação. Consequentemente, a proposta exclui os navios de comprimento inferior a 24 metros do âmbito de aplicação da Diretiva 2009/45/CE. Dado que os navios de pequeno porte não são geralmente construídos em aço, mas noutros materiais, as normas de segurança harmonizadas da UE não abrangem atualmente a grande maioria desta frota (96 %). Significa isto que a maior parte dos navios de comprimento inferior a 24 metros são certificados ao abrigo da legislação nacional.

Além disso, o vasto leque de serviços para que são construídos estes navios (p. ex., travessias diurnas ou noturnas, cruzeiros turísticos diurnos, serviços para portos com infraestruturas ou condicionalismos especiais) requer uma gama muito ampla de tipos de navios e soluções técnicas. Definir um conjunto comum de normas detalhadas para os navios mais pequenos que contemple tal variedade de serviços seria, pois, extremamente complicado.

Por conseguinte, a atual abordagem regulamentar da Diretiva 2009/45/CE, que consiste em normas vinculativas concebidas principalmente para navios de aço (ou de alumínio), foi reavaliada para tais navios. Além disso, os acidentes registados com navios de pequeno porte

excluídos do âmbito de aplicação das normas da UE não suscitam questões de segurança específicas (cinco vítimas mortais nos últimos quatro anos, todas em acidentes de trabalho). Acresce que, contrariamente aos grandes navios, os de pequeno porte tendem a ser explorados no mesmo Estado-Membro até ao termo da sua vida útil e as transferências para outros Estados-Membros são poucas.

#### **2.4. Escolha do instrumento**

Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, a diretiva deve ser considerada a forma mais adequada para alcançar os objetivos identificados. Estabelece princípios comuns e um nível de segurança harmonizado, assegura a execução das regras, mas deixa a cada Estado-Membro a escolha dos procedimentos práticos e técnicos a aplicar.

Considerou-se que a solução jurídica mais adequada era uma proposta de alteração da Diretiva 2009/45/CE. A opção alternativa de propor uma nova diretiva foi rejeitada com base no número limitado de alterações claramente identificáveis à atual diretiva.

### **3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES EX POST, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO**

#### **3.1. Avaliações ex post/balanços de qualidade da legislação existente**

O balanço de qualidade revelou que os objetivos fundamentais da legislação da UE relativa à segurança dos navios de passageiros relacionados com a segurança dos passageiros e o mercado interno estão a ser, globalmente, alcançados e continuam a ser extremamente pertinentes. O quadro normativo da UE que regula a segurança dos navios de passageiros deu origem a um nível de segurança comum para os navios de passageiros na UE e a condições de concorrência equitativas entre os operadores, bem como ao aumento da transferência de navios entre Estados-Membros. O balanço de qualidade revelou igualmente haver margem para se reforçar o nível de segurança, bem como a eficácia e a proporcionalidade de algumas exigências regulamentares. Foram feitas recomendações no sentido de simplificar, clarificar ou eliminar disposições ambíguas, obsoletas ou redundantes em vários domínios:

- (a) Excluir os navios de passageiros de comprimento inferior a 24 metros do âmbito de aplicação da Diretiva 2009/45/CE e ponderar a adoção de diretrizes ou normas para os navios de pequeno porte e os navios não construídos em aço ou material equivalente, assentes em prescrições funcionais, como parte de um quadro normalizado baseado em objetivos.
- (b) Clarificar o âmbito de aplicação da diretiva, nomeadamente:
  - Tornar claro que, para os fins da Diretiva 2009/45/CE, o alumínio é um material equivalente ao aço, e clarificar as correspondentes prescrições de resistência ao fogo (p. ex., as definições dos espaços que devem ser, adicionalmente, isolados a fim de estarem protegidos contra incêndios).
  - Tornar claro que os navios de serviços ao largo para parques eólicos estão excluídos do âmbito de aplicação da Diretiva 2009/45/CE.
  - Tornar claro que os navios tradicionais estão excluídos do âmbito de aplicação da Diretiva 2009/45/CE e esclarecer a sua definição.
- (c) Clarificar e simplificar a definição de zonas marítimas constante da Diretiva 2009/45/CE:
  - Suprimindo a referência a «onde as pessoas naufragadas podem desembarcar»,

- Eliminando a noção de «refúgio».

### **3.2. Consultas das partes interessadas**

Atendendo ao carácter técnico das propostas previstas, uma consulta específica foi escolhida como o instrumento mais adequado. Os peritos nacionais foram consultados no âmbito do grupo de peritos para a segurança dos navios de passageiros. Foi organizada uma sessão de trabalho na qual os Estados-Membros, bem como o setor marítimo e as associações de passageiros, foram convidados a participar. As medidas previstas foram apresentadas em numerosas ocasiões. Além disso, o roteiro publicado no sítio Europa<sup>8</sup> permite que todas as partes interessadas apresentem os seus comentários através de um formulário de resposta em linha.

O resumo da consulta, bem como informações pormenorizadas sobre as observações formuladas durante o processo de consulta, consta do documento de trabalho dos serviços que acompanha a proposta. As medidas de simplificação previstas foram apoiadas pela grande maioria dos peritos nacionais, embora tenham sido formuladas várias observações no que diz respeito à redação exata de algumas das propostas. Por conseguinte, todas as sugestões foram cuidadosamente revistas, tendo as propostas sido alteradas conforme adequado. Além disso, alguns peritos levantaram questões relacionadas com os aspetos práticos e técnicos de execução, que foram abordados no documento de trabalho dos serviços que acompanha a proposta e incorporados no plano de execução.

As partes interessadas do setor marítimo insistiram no facto de os princípios fundamentais do atual quadro jurídico terem permanecido inalterados (realçando os custos associados à melhoria da segurança para os navios de alumínio em alguns Estados-Membros), tendo as associações de passageiros apelado à melhoria do nível de segurança e alertado para a sua diluição. Por conseguinte, a proposta assegura a manutenção do atual nível de segurança e, na medida do possível no âmbito do quadro em matéria de simplificação, a sua melhoria (p. ex., tornando claro que os navios de alumínio devem ser construídos de acordo com as normas de segurança previstas na diretiva).

### **3.3. Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

Esta revisão baseia-se principalmente nos dados recolhidos durante o processo de balanço de qualidade, tal como indicado no documento de trabalho dos serviços da Comissão intitulado «Ajustar o rumo: balanço de qualidade da legislação da UE no domínio da segurança dos navios de passageiros», adotado em 16 de outubro de 2015<sup>9</sup>.

Para além dos dados e das consultas realizadas no âmbito do balanço de qualidade, a preparação desta proposta de simplificação exigiu um contributo de peritos técnicos e juristas relativamente à formulação concreta das definições técnicas e uma redação jurídica clara. Estes conhecimentos especializados foram recolhidos a nível interno, em cooperação com a Agência Europeia da Segurança Marítima e o grupo de peritos para a segurança dos navios de passageiros. São apresentados no documento de trabalho dos serviços que acompanha a proposta.

---

<sup>8</sup> [http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index\\_pt.htm](http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_pt.htm).

<sup>9</sup> SWD(2015)197.

### **3.4. Avaliação de impacto**

A proposta é um seguimento imediato do balanço de qualidade que identificou pormenorizadamente as questões a simplificar e avaliou o potencial de simplificação. Tal como salientado no roteiro, espera-se que as medidas previstas não produzam impactos significativos (isto é, para além dos que não são mensuráveis, tais como a clareza jurídica, a segurança ou a simplicidade) ou não foram identificadas soluções materialmente diferentes. Em consonância com as Orientações da Comissão «Legislar Melhor», não foi realizada uma avaliação de impacto completa.

No entanto, a proposta de simplificação é acompanhada por um documento de trabalho dos serviços da Comissão que recorda as recomendações do balanço de qualidade e explica a fundamentação subjacente às soluções propostas do ponto de vista técnico e jurídico. Inclui um resumo e informações sobre a consulta das partes interessadas realizada em apoio a esta iniciativa. Contém igualmente um plano de execução em anexo.

### **3.5. Adequação da regulamentação e simplificação**

O potencial de simplificação da presente proposta consiste principalmente nos impactos não mensuráveis, tais como a clareza jurídica, a segurança e a simplicidade, decorrentes da clarificação do âmbito de aplicação da diretiva e de uma simplificação da definição de zonas marítimas.

Deve ser fixado um prazo para os navios construídos num material equivalente e de comprimento superior a 24 metros antes da entrada em vigor desta diretiva, a fim de cumprir as prescrições técnicas nela previstas. Um período de transição suficiente deve facilitar a adaptação, na medida do possível. No que se refere às zonas marítimas, a proposta eliminaria principalmente os critérios redundantes ou obsoletos e influenciaria apenas o mínimo possível o estabelecimento de zonas marítimas para os Estados-Membros.

A proposta aumenta igualmente a clareza jurídica, eliminando várias referências redundantes, incorretas ou incoerentes.

### **3.6. Direitos fundamentais**

A proposta não tem implicações na proteção dos direitos fundamentais.

## **4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL**

A presente proposta não tem incidência no orçamento da União.

## **5. OUTROS ELEMENTOS**

### **5.1. Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

A proposta é acompanhada de um plano de execução que enumera as ações necessárias para aplicar as medidas de simplificação e identifica os principais desafios técnicos, jurídicos e relacionados com os prazos em matéria de execução.

Foram identificados mecanismos de acompanhamento e prestação de informações adequados, sem criar novas exigências de declaração e encargos administrativos. As informações fundamentais sobre frotas, acidentes e cumprimento serão recolhidas com a assistência da EMSA e do grupo de peritos para a segurança dos navios de passageiros e com base na base de dados da Plataforma Europeia de Informações sobre Acidentes Marítimos (EMCIP). Tendo

em conta que se estima que o ciclo completo das visitas de execução previstas da EMSA dure 5 anos, o ciclo de avaliação da legislação da UE no domínio da segurança dos navios de passageiros deve ocorrer em intervalos de 7 anos.

## **5.2. Documentos explicativos**

Não são necessários documentos explicativos, uma vez que as medidas de simplificação não são de natureza substancial ou complexa.

## **5.3. Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

### **Definições e âmbito de aplicação**

O artigo 2.º é alterado para eliminar várias referências redundantes, incoerentes ou incorretas, em especial relacionadas com o código de estabilidade intacta (referência em falta adotada), o código das embarcações de alta velocidade (referência corrigida), a definição da noção de altura de proa (parte redundante suprimida), a zona portuária (harmonizada com a definição da noção de zona marítima), o refúgio (eliminado, uma vez que era redundante em consonância com a simplificação das definições de zona marítima), o Estado do porto (em substituição da noção de Estado de acolhimento, em consonância com a revisão da Diretiva 1999/35/CE) e a organização reconhecida (referência atualizada).

O artigo 2.º é igualmente alterado com o intuito de prever novas definições de navio tradicional (movida do artigo 3.º e atualizada para ter em conta a definição de navio tradicional constante da Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>10</sup>), veleiro (nova definição), iates e embarcações de recreio (retirada do artigo 3.º e harmonizada com a Convenção SOLAS), rebocador (nova definição) e material equivalente (retirada do anexo 1 e alterada a fim de tornar claro que os navios construídos a partir dessas matérias têm de ser certificados de acordo com esta diretiva).

O artigo 3.º é alterado para excluir os navios de comprimento inferior a 24 metros do âmbito de aplicação da diretiva, eliminar a referência incorreta a «passageiros» dos cabeçalhos das alíneas a) e b) e esclarecer que a diretiva não se aplica aos veleiros, rebocadores e navios referidos no código SPS (incluindo os navios de abastecimento ao largo).

### **Classes de navios de passageiros e aplicação**

O artigo 4.º é alterado de modo a simplificar as definições das zonas marítimas C e D (eliminação das referências aos critérios «onde as pessoas naufragadas podem desembarcar» e «distância ao refúgio») e esclarecer que as zonas marítimas são definidas pelos Estados-Membros de modo a delimitar claramente a fronteira interior da zona marítima D.

O artigo 5.º é alterado para atualizar a referência ao Estado de acolhimento (substituída pelo Estado do porto) e a referência à Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>11</sup> e a Diretiva 2014/90/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>12</sup>.

---

<sup>10</sup> Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

<sup>11</sup> Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (JO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

## **Prescrições de segurança**

O artigo 6.º é alterado para atualizar a referência à Diretiva 2009/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>13</sup>, eliminar a repetitiva alínea c), atualizar a referência ao Estado de acolhimento (substituído pelo Estado do porto), esclarecer que a prescrição em matéria de conversão destina-se a ser aplicável a todos os navios (quando convertidos em navios de passageiros), e não apenas aos navios de passageiros já existentes (transferindo a alínea e) para um novo n.º 5), eliminar a parte redundante da referência ao código DSC constante do n.º 4, alínea a), quarto parágrafo, eliminar a obsoleta alínea f) e inserir uma nova data de aplicação para os navios construídos em material equivalente antes da entrada em vigor da presente diretiva.

Os artigos 7.º e 8.º são alterados a fim de se eliminarem as partes obsoletas.

## **Prescrições de segurança suplementares, equivalências, isenções e medidas de salvaguarda**

O artigo 9.º é alterado para eliminar a referência incorreta ao anexo 1 do n.º 2 e facilitar a notificação das medidas previstas no presente artigo por meio de uma base de dados criada para o efeito.

## **Procedimento de comité e procedimento de alteração**

Os artigos 10.º e 11.º são harmonizados com o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia no que diz respeito aos poderes da Comissão para adotar atos delegados e atos de execução. O artigo 10.º-A foi aditado pelo mesmo motivo (exercício da delegação de poderes).

## **Certificados**

O artigo 13.º é alterado para esclarecer que apenas os navios que cumpram as prescrições da presente diretiva disporão de um certificado de segurança para navio de passageiros e que este certificado deve conter todas as medidas previstas no artigo 9.º, e não apenas as isenções.

## **Dimensão internacional**

O artigo 14.º é alterado a fim de ser harmonizado com o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia no que se refere à representação externa.

## **Disposições em matéria de avaliação**

O artigo 16.º-A foi aditado para especificar as disposições em matéria de avaliação.

---

<sup>12</sup> Diretiva 2014/90/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, relativa aos equipamentos marítimos e que revoga a Diretiva 96/98/CE do Conselho (JO L 257 de 28.8.2014, p. 146).

<sup>13</sup> Diretiva 2009/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios e para as atividades relevantes das administrações marítimas (JO L 131 de 28.5.2009, p. 47).

Proposta de

**DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera a Diretiva 2009/45/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>14</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>15</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A fim de manter um elevado nível de segurança fornecido por normas comuns de segurança definidas na Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>16</sup> e preservar condições de concorrência equitativas, a aplicação dessa diretiva deve ser melhorada. A Diretiva 2009/45/CE deve ser aplicável apenas aos navios de passageiros e embarcações para os quais as suas normas de segurança tenham sido concebidas. Por conseguinte, vários tipos específicos de navios devem ser excluídos do seu âmbito de aplicação, tais como os rebocadores, os veleiros ou os navios que transportam pessoal com formação adequada ocupado em serviços que digam respeito ao navio ou a instalações ao largo.
- (2) O Programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT)<sup>17</sup> demonstrou que nem todos os Estados-Membros certificam navios de alumínio nos termos da Diretiva 2009/45/CE. Tal cria uma situação desigual que compromete o objetivo de alcançar um elevado nível comum de segurança para os passageiros que viajam internamente na União. A fim de evitar a aplicação não uniforme decorrente da interpretação do âmbito de aplicação da diretiva relacionada com a definição de alumínio como material equivalente e a aplicabilidade das normas de segurança contra incêndios correspondentes, a definição de material equivalente deve ser clarificada.
- (3) Com o objetivo de aumentar a clareza jurídica e a coerência, várias definições e referências devem ser atualizadas e harmonizadas com as regras da União ou internacionais conexas. Ao fazê-lo, deve ser tomado especial cuidado para não alterar

---

<sup>14</sup> JO C , , p. .

<sup>15</sup> JO C , , p. .

<sup>16</sup> Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros (JO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

<sup>17</sup> COM(2015)508.

o âmbito de aplicação e nível de segurança existentes, previstos na Diretiva 2009/45/CE. Em especial, a definição de navios tradicionais deve ser mais bem alinhada pela Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>18</sup>, preservando-se simultaneamente os atuais critérios relacionados com o ano de construção e o tipo de material. A definição de iates e embarcações de recreio deve ser mais bem alinhada pela Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (Convenção SOLAS).

- (4) Atendendo ao princípio da proporcionalidade, as atuais prescrições normativas decorrentes da Convenção SOLAS revelaram-se difíceis de adaptar aos navios de passageiros de pequeno porte de comprimento inferior a 24 metros. Além disso, os navios de pequeno porte são essencialmente construídos noutros materiais que não o aço e, por conseguinte, apenas um número muito limitado desses navios foi certificado nos termos da Diretiva 2009/45/CE. Na ausência de preocupações específicas em matéria de segurança e de normas adequadas previstas na diretiva, os navios de comprimento inferior a 24 metros devem, por conseguinte, ser excluídos do seu âmbito de aplicação e ser sujeitos a normas de segurança específicas determinadas pelos Estados-Membros, que estão em melhor posição para avaliar as limitações locais de navegação destes navios em termos de distância à costa ou ao porto e de condições meteorológicas.
- (5) A fim de simplificar as definições de zonas marítimas previstas na Diretiva 2009/45/CE e minimizar as perturbações para os Estados-Membros, os critérios redundantes ou inadequados devem ser eliminados. Mantendo simultaneamente o nível de segurança, a definição de zonas marítimas em que os navios das classe C e D podem operar deve ser simplificada, através da eliminação dos critérios «onde as pessoas naufragadas podem desembarcar» e «distância ao refúgio», para efeitos da definição de zonas marítimas. A adequação de uma determinada faixa costeira como refúgio é um parâmetro dinâmico que deve ser avaliado caso a caso pelos Estados-Membros e, quando necessário, quaisquer restrições operacionais relacionadas com a distância a um refúgio para um determinado navio devem ser indicadas no certificado de segurança para navio de passageiros.
- (6) A fim de eliminar consequências negativas indesejadas das atuais disposições, segundo as quais os navios de carga convertidos não podem ser considerados como novos navios de passageiros, deve esclarecer-se que as prescrições em matéria de conversão são aplicáveis a qualquer navio, e não só aos navios de passageiros existentes.
- (7) A fim de aumentar a transparência e facilitar a notificação, pelos Estados-Membros, das isenções, das equivalências e das medidas adicionais de segurança, deve ser criada e mantida pela Comissão uma base de dados para o efeito. A mesma deve incluir as medidas notificadas sob forma de projeto e adotadas.
- (8) Tendo em conta as alterações introduzidas pelo Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, as competências atribuídas à Comissão para aplicar a Diretiva 2009/45/CE devem ser atualizadas em conformidade. Os atos de execução

---

<sup>18</sup> Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

devem ser adotados nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>19</sup>.

- (9) A fim de ter em conta a evolução a nível internacional e a experiência e aumentar a transparência, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à exclusão de alterações dos instrumentos internacionais do âmbito de aplicação desta diretiva, se necessário, e à atualização das prescrições técnicas e ao estabelecimento das condições de utilização da base de dados mantida pela Comissão para receber as notificações dos Estados-Membros em matéria de isenções e pedidos de derrogação em conformidade com a presente diretiva. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, nomeadamente a nível de peritos, e que essas consultas sejam realizadas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016. Em especial, e a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação de atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, tendo estes sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão incumbidos da elaboração dos atos delegados.
- (10) A fim de estabelecer condições de concorrência equitativas para os navios de passageiros que efetuam viagens de e para portos da União, independentemente da natureza das viagens por eles efetuadas, a ação da União com vista a acelerar os trabalhos em curso no seio da OMI para a revisão das regras da Convenção SOLAS deve ser harmonizada com o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.
- (11) Tendo em conta o ciclo completo de acompanhamento das visitas da Agência Europeia da Segurança Marítima, a Comissão deve avaliar a aplicação da Diretiva 2009/45/CE, o mais tardar [sete anos a contar da data referida no artigo 2.º, n.º 1, segundo parágrafo], e apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o mesmo assunto. Os Estados-Membros devem cooperar com a Comissão para recolher todas as informações necessárias a esta avaliação.
- (12) A Diretiva 2009/45/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade.

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

*Artigo 1.º*

**Alterações da Diretiva 2009/45/CE**

A Diretiva 2009/45/CE é alterada do seguinte modo:

- (1) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:
- (a) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) «Convenções Internacionais», as convenções a seguir indicadas, bem como as respetivas alterações, isto é, nas suas versões atualizadas:
- i) a Convenção Internacional para a salvaguarda da vida humana no mar de 1974 (Convenção SOLAS de 1974); e

---

<sup>19</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- ii) a Convenção Internacional das linhas de carga de 1966, bem como os respetivos protocolos;»;
- (b) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) «Código de estabilidade intacta», o «Código de estabilidade intacta para todos os tipos de navios abrangidos por instrumentos da IMO», constante da Resolução A.749(18) da Assembleia da OMI, de 4 de novembro de 1993, nas suas versões atualizadas;»;
- (c) A alínea g), subalínea ii), passa a ter a seguinte redação:
- «ii) A sua velocidade máxima, tal como definida na regra 1.4.30 do código das embarcações de alta velocidade de 1994 e na regra 1.4.38 do código das embarcações de alta velocidade de 2000, for inferior a 20 nós;»;
- (d) A alínea m) passa a ter a seguinte redação:
- «m) «Altura de proa», a altura de proa definida na regra 39 da Convenção Internacional das Linhas de Carga de 1966;»;
- (e) A alínea r) passa a ter a seguinte redação:
- «r) «Zona portuária», uma zona que não é uma zona marítima enumerada nos termos do artigo 4.º, n.º 2, definida pelos Estados-Membros, e que se prolonga até às instalações permanentes nos extremos do porto e que são parte integrante do sistema portuário ou até aos limites definidos por características geográficas naturais que protejam um estuário ou uma zona abrigada semelhante;»;
- (f) É suprimida a alínea s);
- (g) A alínea u) passa a ter a seguinte redação:
- «u) «Estado do porto», um Estado-Membro de ou para cujos portos um navio ou embarcação arvorando bandeira de outro Estado-Membro efetua viagens domésticas;»;
- (h) A alínea v) passa a ter a seguinte redação:
- «v) «Organização reconhecida», uma organização reconhecida em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho\*;
- 
- \* Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios (JO L 131 de 28.5.2009, p. 11).»;
- (i) A alínea y) passa a ter a seguinte redação:
- «y) «Pessoa com mobilidade reduzida», qualquer pessoa que tenha dificuldades particulares na utilização dos transportes públicos, incluindo as pessoas de idade, as pessoas com deficiências sensoriais e os utilizadores de cadeiras de rodas, as mulheres grávidas e as pessoas que acompanhem crianças pequenas;»
- (j) São aditadas as seguintes alíneas:

- «z) «Veleiro», um navio principalmente movido a velas, mesmo que equipado com meios mecânicos de propulsão auxiliares para situações de emergência;
- z-A) «Material equivalente», liga de alumínio ou de qualquer outro material incombustível que conserva propriedades de resistência mecânica e de integridade equivalentes às do aço no termo da exposição ao fogo na prova-tipo devido ao isolamento de que é dotado;
- z-B) «Prova-tipo de fogo», uma prova em que amostras das anteparas ou pavimentos são expostas, num forno de ensaio, a temperaturas que correspondam aproximadamente às da curva-tipo tempo-temperatura em conformidade com o método de prova especificado no «Código internacional dos procedimentos para as provas de fogo» de 2010, contido na Resolução MSC 307(88) da OMI, de 3 de dezembro de 2010, na sua versão atualizada;
- z-C) «Navio tradicional», qualquer tipo de navio histórico de passageiros projetado antes de 1965, bem como as suas réplicas, construídos predominantemente com os materiais originais, incluindo os navios destinados a incentivar ou promover competências e a navegação tradicionais, que constituam simultaneamente monumentos culturais vivos, manobrados de acordo com princípios de navegação e técnica tradicionais;
- z-D) «Iate/Embarcação de recreio», um navio que não transporta carga nem mais de 12 passageiros que não se dedicam ao comércio, independente do meio de propulsão;
- z-E) «Anexo», uma embarcação utilizada para transferir mais de 12 passageiros de um navio de passageiros estacionário para terra e de volta para o navio de passageiros estacionário;
- z-F) «Reparações, alterações e modificações de grande importância», qualquer uma das seguintes:
  - Qualquer transformação que altere substancialmente as dimensões de um navio como, p. ex., o aumento do comprimento por acréscimo de uma nova secção central.
  - Qualquer transformação que altere substancialmente a lotação em passageiros de um navio como, p. ex., a conversão de um pavimento para veículos em instalações para passageiros.
  - Qualquer transformação que aumente substancialmente o tempo de serviço de um navio como, p. ex., a renovação das instalações para passageiros de um pavimento inteiro.
  - Qualquer conversão de qualquer tipo de navio num navio de passageiros.»;

(2) O artigo 3.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 3.º

**Âmbito**

1. A presente diretiva aplica-se aos seguintes navios de passageiros e embarcações que efetuem viagens domésticas, independentemente das suas bandeiras:

- (a) Navios de passageiros novos e existentes de comprimento igual ou superior a 24 metros;
- (b) Embarcações de passageiros de alta velocidade.

Cada Estado-Membro, na sua qualidade de Estado do porto, deve garantir que os navios de passageiros e as embarcações de passageiros de alta velocidade que arvorem a bandeira de um Estado que não seja um Estado-Membro satisfaçam plenamente as prescrições da presente diretiva antes de poderem efetuar viagens domésticas nesse Estado-Membro.

2. A presente diretiva não se aplica a:

- (a) Navios que sejam:
  - i) Navios de guerra ou de transporte de tropas,
  - ii) Veleiros e navios sem propulsão mecânica,
  - iii) Navios construídos noutros materiais que não o aço ou materiais equivalentes, não abrangidos pelas normas relativas às embarcações de alta velocidade [Resolução MSC.36(63) ou MSC.97(73)] ou às embarcações com sustentação dinâmica [Resolução A.373(X)],
  - iv) Navios de madeira de construção primitiva,
  - v) Navios tradicionais,
  - vi) Iates,
  - vii) Navios utilizados exclusivamente em zonas portuárias,
  - viii) Navios referidos na regra 1.2.3 do capítulo I do código de segurança para os navios para fins especiais, Resolução MSC 266(84) da OMI, de 13 de maio de 2008, na sua versão atualizada, ou
  - ix) Anexos;
- (b) Embarcações de alta velocidade que sejam:
  - i) Embarcações de guerra ou de transporte de tropas,
  - ii) Embarcações de recreio,
  - iii) Embarcações utilizadas exclusivamente em zonas portuárias, ou
  - iv) Embarcações referidas na regra 1.2.3 do capítulo I do código de segurança para os navios para fins especiais, Resolução MSC 266(84) da OMI, de 13 de maio de 2008, na sua versão atualizada.»;

(3) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

- (a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os navios de passageiros dividem-se nas classes a seguir indicadas, de acordo com a zona marítima em que operam:

«Classe A»:	navios de passageiros que efetuam viagens domésticas, excluindo as correspondentes às classes B, C e D.
«Classe B»:	navios de passageiros que efetuam viagens domésticas no decurso das quais nunca se afastam mais de 20 milhas da linha da costa, correspondente ao nível médio da maré.
«Classe C»:	navios de passageiros que efetuam viagens domésticas em zonas marítimas em que a probabilidade de a altura significativa de vaga exceder 2,5 metros é inferior a 10 % ao longo de todo o ano, caso a exploração se faça durante todo o ano, ou ao longo de um período restrito específico, caso a exploração se faça exclusivamente nesse período (por exemplo, no período de verão), e no decurso das quais nunca se encontram a mais de 5 milhas da linha da costa, correspondente ao nível médio da maré.
«Classe D»:	navios de passageiros que efetuam viagens domésticas em zonas marítimas em que a probabilidade de a altura significativa de vaga exceder 1,5 metros é inferior a 10 % ao longo de todo o ano, caso a exploração se faça durante todo o ano, ou ao longo de um período restrito específico, caso a exploração se faça exclusivamente nesse período (por exemplo, no período de verão), e no decurso das quais nunca se encontram a mais de 3 milhas da linha da costa, correspondente ao nível médio da maré.

»;

(b) O n.º 2, alínea a), passa a ter a seguinte redação:

«a) Elaborar e atualizar, sempre que necessário, a lista de zonas marítimas sob sua jurisdição, delimitando a fronteira interna da zona marítima em que os navios da classe D podem operar, as zonas de exploração ao longo do ano, ou, quando apropriado, limitada a períodos restritos, das diferentes classes de navios, utilizando os critérios de classificação estabelecidos no n.º 1;»;

(4) O artigo 5.º é alterado do seguinte modo:

(a) No n.º 2, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Cada Estado-membro, agindo na sua qualidade de Estado do porto, reconhece os certificados de segurança e as licenças de exploração de embarcações de alta velocidade emitidos por outro Estado-Membro para embarcações de passageiros de alta velocidade utilizadas em viagens domésticas, ou os certificados de segurança para navios de passageiros a que se refere o artigo 13.º emitidos por outro Estado-Membro para navios de passageiros utilizados em viagens domésticas.»;

(b) Os n.ºs 3 e 4 passam a ter a seguinte redação:

«3. Um Estado do porto pode inspecionar um navio de passageiros ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade utilizado/a em viagens domésticas e controlar a respetiva documentação, em conformidade com o disposto na Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho\*.

4. Os equipamentos marítimos que satisfaçam os requisitos estabelecidos nos termos da Diretiva 2014/90/UE do Parlamento Europeu e do Conselho\*\* são considerados conformes com os requisitos estabelecidos nos termos da presente diretiva.

---

\* 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).

\*\* Diretiva 2014/90/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, relativa aos equipamentos marítimos e que revoga a Diretiva 96/98/CE do Conselho (JO L 257 de 28.8.2014, p. 146).»;

(5) O artigo 6.º é alterado do seguinte modo:

(a) O n.º 1 é alterado do seguinte modo:

i) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) A construção e a manutenção do casco, máquinas principais e auxiliares e instalações elétricas e automáticas devem satisfazer as normas especificadas para classificação nas regras de uma organização reconhecida ou regras equivalentes utilizadas por uma administração em conformidade com o n.º 2 do artigo 11.º da Diretiva 2009/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho\*.

---

\* Diretiva 2009/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios e para as atividades relevantes das administrações marítimas (JO L 131 de 28.5.2009, p. 47).»;

ii) É suprimida a alínea c);

(b) No n.º 2, alínea b), a subalínea ii) é suprimida;

(c) O n.º 3 é alterado do seguinte modo:

i) as alíneas c) e d) passam a ter a seguinte redação:

«c) Os navios de passageiros existentes das classes C e D devem satisfazer as prescrições específicas pertinentes indicadas na presente diretiva e, relativamente às matérias não abrangidas por essas prescrições, as regras da administração do Estado de bandeira. Estas regras devem proporcionar um nível de segurança equivalente ao dos capítulos II-1 e II-2 do anexo I, tendo em conta as condições de exploração locais específicas relacionadas com as zonas marítimas em que os navios dessas classes podem operar.

Antes que os navios de passageiros das classes C e D existentes possam iniciar viagens domésticas regulares num Estado do porto,

a administração do Estado de bandeira terá de obter o acordo do Estado do porto sobre essas regras.

- d) Se um Estado-Membro considerar que as regras exigidas pela administração do Estado do porto nos termos da alínea c) do presente número não são razoáveis, deve notificar imediatamente a Comissão desse facto; A Comissão decide, por meio de um ato de execução, se as regras da administração do Estado do porto são razoáveis. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 11.º, n.º 2.»;
- ii) as alíneas e) e f) são suprimidas;
- (d) O n.º 4 é alterado do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o terceiro travessão passa a ter a seguinte redação:
- «— as referidas embarcações cumpram integralmente as prescrições do «Código DSC» constantes da Resolução A. 373(10) da OMI, na sua versão atualizada.»;
- ii) A alínea c) passa a ter a seguinte redação:
- «c) A construção e manutenção das embarcações de passageiros de alta velocidade e respetivos equipamentos devem satisfazer as regras de classificação de embarcações de alta velocidade de uma organização reconhecida ou regras equivalentes utilizadas por uma administração, de acordo com o artigo 11.º, n.º 2, da Diretiva 2009/15/CE.»;
- (e) São adotados os n.ºs 5 e 6, com a seguinte redação:
- «5. Relativamente aos navios de passageiros novos e existentes, as reparações, alterações e modificações de grande importância e a consequente instalação de equipamentos devem satisfazer as prescrições aplicáveis aos navios novos constantes do n.º 2, alínea a) ; as alterações efetuadas num navio existente e destinadas exclusivamente a obter uma norma de flutuabilidade superior não devem ser consideradas alterações de grande importância.
6. Os navios construídos num material equivalente antes da entrada em vigor da presente diretiva devem satisfazer as suas prescrições no prazo de [cinco anos após a data referida no artigo 2.º, n.º 1, segundo parágrafo].».
- (6) No artigo 7.º, é suprimido o n.º 2.
- (7) O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:
- (a) No n.º 3, é suprimido o segundo parágrafo;
- (b) É suprimido o n.º 4;
- (8) O artigo 9.º é alterado do seguinte modo:
- (a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:
- «2. Um Estado-Membro pode adotar, sob reserva do procedimento previsto no n.º 4, medidas que permitam o uso de equivalentes de determinadas

prescrições específicas contidas na presente diretiva, desde que tais equivalentes sejam pelo menos tão eficazes como as referidas prescrições.»;

(b) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Um Estado-Membro que faça uso das disposições dos n.ºs 1, 2 ou 3 deve para o efeito proceder do seguinte modo:

Notifica a Comissão das medidas que se propõe adotar, incluindo os pormenores necessários para comprovar que o nível de segurança é adequadamente mantido.

Se, num prazo de seis meses a contar da data da notificação, a Comissão decidir, por meio de um ato de execução, que as medidas propostas não se justificam, pode ser requerido ao Estado-Membro em questão que altere ou não adote as medidas propostas. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 11.º, n.º 2.

As medidas adotadas devem ser especificadas na legislação nacional pertinente e comunicadas à Comissão e aos restantes Estados-Membros.

As medidas referidas no segundo e quarto parágrafos devem ser notificadas recorrendo a uma base de dados criada e mantida pela Comissão para o efeito. A Comissão está habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 10.º-A no que diz respeito às condições de acesso a esta base de dados.»;

(c) No n.º 5, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) A Comissão decide, por meio de um ato de execução, se a decisão do Estado-Membro de suspender a exploração do navio ou da embarcação ou de impor as medidas adicionais se justifica ou não por motivo de perigo grave para a segurança da vida humana ou de bens ou para o ambiente e, em caso negativo, o Estado-Membro em questão será convidado a retirar a suspensão ou as medidas. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 11.º, n.º 2.»;

(9) O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:

(a) No n.º 1, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) As remissões específicas para as «convenções internacionais» e as resoluções da OMI a que se referem as alíneas g), m) e q) do artigo 2.º, a alínea a) do artigo 3.º, n.º 2, a alínea b) do artigo 6.º, n.º 2 e a alínea b) do artigo 6.º, n.º 2.»;

(b) Os n.ºs 3 e 4 passam a ter a seguinte redação:

«3. É atribuída competência à Comissão para adotar atos delegados nos termos do artigo 10.º-A a fim de adotar as alterações a que se referem os n.ºs 1 e 2 do presente artigo.

4. A Comissão está habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 10.º-A, que altera a presente diretiva, a fim de excluir do seu âmbito de aplicação qualquer alteração dos instrumentos internacionais mencionados no artigo 2.º, apenas se, com base numa avaliação realizada pela Comissão, não existir um risco manifesto de a alteração internacional reduzir o nível de segurança marítima, de prevenção da poluição por navios ou de proteção das condições de vida e de trabalho a

bordo instituído pela legislação marítima da União ou ser incompatível com a mesma.»;

(10) É aditado o seguinte artigo 10.º-A:

«Artigo 10.º-A  
**Exercício da delegação**

1. O poder de adotar os atos delegados a que se referem o artigo 9.º, n.º 4, e o artigo 10.º, n.ºs 3 e 4, é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar os atos delegados a que se referem o artigo 9.º, n.º 4, e o artigo 10.º, n.ºs 3 e 4, é conferido à Comissão por um período indeterminado a contar da [data de entrada em vigor].

3. A delegação de poderes a que se referem o artigo 9.º, n.º 4, e o artigo 10.º, n.ºs 3 e 4, pode ser revogada a qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. Produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa 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 deve consultar os peritos designados por cada Estado-Membro, em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016.

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

6. Um ato delegado adotado nos termos do artigo 9.º, n.º 4, e do artigo 10.º, n.ºs 3 e 4, só entra em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

7. Um ato delegado que exclua do âmbito de aplicação da presente diretiva quaisquer alterações dos instrumentos internacionais, em conformidade com o artigo 10.º, n.º 4, deve ser adotado, pelo menos, três meses antes do termo do período estabelecido internacionalmente para a aceitação tácita da alteração em causa ou da data prevista para a entrada em vigor da referida alteração. No período anterior à entrada em vigor desse ato delegado, os Estados-Membros devem abster-se de qualquer iniciativa destinada a integrar a alteração na legislação nacional ou a aplicar a alteração ao instrumento internacional em causa.»;

(11) O artigo 11.º é alterado do seguinte modo:

(a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Sempre que se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho\*.

\* Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).»;

- (b) É suprimido o n.º 3.
- (12) O artigo 12.º é alterado do seguinte modo:
- (a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:
- «1. Cada navio de passageiros é sujeito, pela administração do Estado de bandeira, às vistorias previstas nas alíneas a), b) e c):
- a) Uma vistoria inicial antes de o navio entrar em serviço;
- b) Uma vistoria periódica, de doze em doze meses; e
- c) Vistorias suplementares, sempre que necessário.»;
- (b) É suprimido o n.º 2.
- (13) O artigo 13.º é alterado do seguinte modo:
- (a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:
- «1. Todos os navios de passageiros novos e existentes que satisfaçam as prescrições da presente diretiva devem dispor de um certificado de segurança para navio de passageiros em conformidade com a presente diretiva. Este certificado deve obedecer ao modelo reproduzido no anexo II. O certificado é passado pela administração do Estado de bandeira, após a vistoria inicial referida na alínea a) do n.º 1 do artigo 12.º do mesmo artigo.»;
- (b) No n.º 3, o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:
- «Antes de emitir a licença de exploração de uma embarcação de passageiros de alta velocidade que vá efetuar viagens domésticas num Estado do porto, a administração do Estado de bandeira deve chegar a acordo com o Estado do porto acerca das condições operacionais eventualmente associadas à exploração da referida embarcação nesse Estado. A administração do Estado de bandeira faz constar essas condições da licença de exploração.»;
- (c) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:
- «4. As medidas de segurança adicionais, equivalências e isenções concedidas a um navio ou embarcação ao abrigo e nos termos do disposto no artigo 9.º, n.ºs 1, 2 e 3, são averbadas no certificado do navio ou da embarcação.»;
- (14) O artigo 14.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 14.º

**Regras da Convenção SOLAS de 1974**

1. Relativamente aos navios de passageiros que efetuam viagens internacionais, a União apresentará à OMI propostas para que esta acelere os trabalhos em curso no seu seio para a revisão das regras da Convenção SOLAS de 1974, na sua versão atualizada, que contém questões deixadas ao critério da administração, o estabelecimento de interpretações harmonizadas para essas regras e a adoção das correspondentes alterações.

2. As propostas referidas no n.º 1 são apresentadas à OMI com base nas regras harmonizadas estabelecidas no anexo I.»;

(15) É aditado o seguinte artigo 16.º-A:

*«Artigo 16.º-A*  
**Reexame**

A Comissão procede à avaliação da aplicação da presente diretiva e apresenta os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho, o mais tardar [sete anos após a data a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, segundo parágrafo].»;

(16) O anexo I é alterado do seguinte modo:

(a) No n.º 13.1. da parte A do capítulo II-2, a sexta frase passa a ter a seguinte redação:

Caso o navio efetue viagens domésticas noutra Estado-Membro, deve existir uma tradução na língua oficial desse Estado do porto, se esta não for a inglesa ou a francesa.»;

(b) No primeiro parágrafo da nota de rodapé n.º 1 da tabela constante do n.º 2 do capítulo III, o proémio passa a ter a seguinte redação:

«As embarcações de sobrevivência podem ser baleeiras salva-vidas ou jangadas salva-vidas ou uma combinação delas em conformidade com as disposições da regra III/2.2. Se a natureza das viagens (águas abrigadas) e/ou as condições climáticas favoráveis da zona de operação o justificarem, tendo em conta as recomendações da Circular 1046 do MSC da OMI, a Administração do Estado de bandeira pode aceitar, desde que o Estado-Membro do porto o aceite igualmente:».

*Artigo 2.º*  
**Transposição**

1. Os Estados-Membros aprovam e publicam, até [12 meses após a sua entrada em vigor], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Os Estados-Membros devem aplicar essas disposições a partir de [12 meses após a data de entrada em vigor].

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

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

*Artigo 3.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 4.º*  
**Destinatários**

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*