



Bruxelas, 6.6.2016
COM(2016) 371 final

2016/0172 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa a um sistema de inspeções para a segurança da exploração de ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares e que altera a Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto e que revoga a Diretiva 1999/35/CE

{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 passageiros¹, 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 quando 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 1999/35/CE do Conselho² prevê vários tipos de inspeção que abordam características de segurança, específicas dos ferries ro-ro e das embarcações de alta velocidade (HSC). Estes tipos de inspeção abordam riscos específicos relacionados com os pavimentos para veículos indivisos que dão origem a vulnerabilidades em termos de estabilidade e incêndios, uma atividade muito intensa, riscos de transferência da carga, questões relacionadas com as condições de estanquidade, rampas elevatórias e uso e desgaste.

Não obstante o facto de o regime de inspeção especial para estes navios continuar a ser necessário, os requisitos da presente diretiva já não correspondem à realidade. Atualmente, a situação é significativamente diferente em comparação com a verificada há quase 20 anos quando a Diretiva 1999/35/CE foi adotada. Nessa altura, a UE tinha 15 Estados-Membros e havia, regularmente, um número significativo de navios ro-pax e de tráfego de embarcações de alta velocidade entre a UE e Estados terceiros. Além disso, desde então, o regime de inspeção pelo Estado do porto foi reforçado, especialmente após a entrada em vigor da Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho³, que estabelece um regime de inspeção com base no risco e inclui um número mínimo de inspeções a navios com um perfil de alto risco que os Estados-Membros devem efetuar.

Atualmente, a grande maioria dos Estados-Membros combina ou substitui parte das inspeções exigidas nos termos da Diretiva 1999/35/CE com vistorias pelo Estado do pavilhão ou inspeções pelo Estado do porto. Esta prática torna problemática a execução e aplicação da presente diretiva, atendendo ao diferente âmbito de aplicação destas inspeções e às sobreposições regulamentares. Em especial, o quadro jurídico permite que uma inspeção pelo Estado do porto seja substituída por uma vistoria nos termos da Diretiva 1999/35/CE. No entanto, uma vez que o âmbito de aplicação da vistoria prevista na Diretiva 1999/35/CE não

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

² 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).

³ 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).

inclui todos os elementos abrangidos pelo Estado do porto, esta sobreposição cria, efetivamente, uma lacuna regulamentar.

Propõe-se, por conseguinte, atualizar, clarificar e simplificar os atuais requisitos em matéria de vistoria aplicáveis aos ferries ro-ro e às embarcações de alta velocidade, mantendo simultaneamente o mesmo nível de segurança e os mecanismos essenciais para o realizar. Tal está em total consonância com os objetivos do Programa REFIT e visa racionalizar as atividades de inspeção das administrações nacionais e maximizar o tempo em que o navio pode ser explorado comercialmente.

Neste sentido, a fim de assegurar clareza e coerência, a proposta revoga a atual diretiva, substituindo-a por uma nova. Inclui igualmente alterações acessórias à Diretiva 2009/16/CE.

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 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴ e a Diretiva 98/41/CE do Conselho⁵. Garante a coerência com a Diretiva 2009/16/CE através da inclusão de alterações acessórias à mesma. Estas alterações acessórias são estritamente limitadas às necessárias para assegurar a coerência com a presente proposta e não têm nenhum impacto na próxima avaliação da Diretiva 2009/16/CE. A proposta está em total consonância com as recomendações do balanço de qualidade e com o Livro Branco sobre o futuro dos transportes, de 2011⁶, 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 2018⁷, assegurando serviços de qualidade por ferries em transportes regulares de passageiros no interior da UE.

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.

⁴ 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).

⁵ 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).

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

⁷ 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).

2.2. Subsidiariedade

A pedido dos Estados-Membros⁸, a legislação da UE relativa à segurança dos navios de passageiros baseou-se sobretudo nos requisitos internacionais e em reação a vários acidentes graves (p. ex., os acidentes com o ferry ro-ro «Herald of Free Enterprise» e com o navio «Estonia»). A maior parte dos Estados-Membros revela preocupação, enquanto Estados do pavilhão e Estados do porto.

Embora tenham sido adotadas regras comuns a nível da UE para os navios de passageiros, incluindo os ferries ro-ro e as embarcações de alta velocidade que efetuam viagens domésticas, o mesmo não aconteceu no caso das viagens internacionais a que se aplicam convenções internacionais. As convenções internacionais permitem possibilidades consideráveis de derrogação e interpretações divergentes das normas de segurança. Os passageiros que viajam na UE têm o direito de esperar o mesmo nível de segurança, independentemente do tipo de navios ou serviços por eles utilizados.

Na ausência de um mecanismo de execução a nível internacional, o regime de vistoria da UE aplicável a navios de passageiros nacionais e internacionais continua a ser uma condição prévia para a manutenção de um elevado nível de salvaguarda da vida humana para os navios de passageiros e a eliminação dos navios que não obedecem às normas. Garante igualmente que a concorrência entre todos os operadores tem lugar em condições de igualdade nas águas da UE, independentemente da sua nacionalidade ou do pavilhão que os seus navios e embarcações arvore, e sem distinção entre viagens domésticas e internacionais. Por conseguinte, não poderiam ser alcançadas condições harmonizadas para a exploração de ferries ro-ro e embarcações de alta velocidade de e para portos da UE nem um nível de segurança comum através de uma ação unilateral ao nível dos Estados-Membros.

2.3. Proporcionalidade

Tendo em conta a evolução tecnológica e jurídica mais recente, a proposta de clarificar as disposições existentes e eliminar as disposições redundantes e os conceitos obsoletos é considerada como a única opção coerente e proporcionada. Assegura que o atual nível elevado de segurança não é comprometido e permite uma melhor utilização dos recursos, uma melhor orientação e requisitos de segurança mais claros.

Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, falta ainda considerar uma diretiva como 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. Ao fazê-lo, deixa a cada Estado-Membro a responsabilidade de decidir dos meios de aplicação que melhor se coadunam com o seu sistema interno. A Diretiva assegura igualmente que o objetivo de simplificação da presente proposta é alcançado, na medida do possível.

2.4. Escolha do instrumento

A fim de assegurar uma redação jurídica clara e coerente, considerou-se que a solução mais adequada era a adoção de uma nova diretiva que substituísse a existente. A opção alternativa de propor um conjunto de alterações à atual diretiva foi rejeitada com base no número significativo e tipo de alterações a introduzir na atual diretiva.

⁸ Resolução do Conselho, de 22 de dezembro de 1994, relativa à segurança dos ferries roll-on/roll-off de passageiros, (94/C 379/05), J.O. C 379 de 31.12.94, p. 8.

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

3.1. Avaliações ex post/balancos 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) Evitar sobreposições entre as vistorias específicas previstas na Diretiva 1999/35/CE e as inspeções alargadas previstas no artigo 14.º da Diretiva 2009/16/CE e no Regulamento (UE) n.º 428/2010 da Comissão.
- (b) Evitar sobreposições entre as vistorias específicas previstas na Diretiva 1999/35/CE e as vistorias anuais pelo Estado do pavilhão previstas na Diretiva 2009/21/CE (relativamente às viagens internacionais) e na Diretiva 2009/45/CE (relativamente às viagens domésticas).
- (c) Eliminar o conceito redundante do Estado de acolhimento previsto na Diretiva 1999/35/CE (mantendo simultaneamente a possibilidade de realizar inspeções conjuntas) e substituir o termo «vistoria» por «inspeção».
- (d) Esclarecer o período entre as duas inspeções anuais aos navios ro-pax previstas na Diretiva 1999/35/CE, que devem ser realizadas semestralmente, a intervalos regulares.

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 Europa⁹ 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.

⁹ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_pt.htm.

As partes interessadas do setor marítimo insistiram no facto de os princípios fundamentais do atual quadro jurídico terem permanecido inalterados, 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., esclarecendo que as duas inspeções anuais previstas na atual diretiva devem ser realizadas semestralmente, a intervalos regulares).

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 2015¹⁰.

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 (EMSA) e o grupo de peritos para a segurança dos navios de passageiros. São apresentados no documento de trabalho dos serviços que acompanha a proposta.

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

Assegurar que a legislação em vigor serve a sua finalidade é o principal objetivo da presente proposta. O seu potencial de simplificação consiste principalmente em impactos não mensuráveis, como a clareza jurídica, a segurança e a simplicidade. O principal elemento quantificado diz respeito à eliminação de sobreposições e incoerências entre as vistorias específicas a realizar ao abrigo da atual diretiva, as inspeções alargadas a realizar pelo Estado do porto e as vistorias anuais a realizar pelo Estado do pavilhão. A simplificação prevista irá não só colmatar a lacuna regulamentar identificada mas também é expectável que racionalize as atividades de inspeção das administrações nacionais e maximize o tempo de exploração comercial efetiva dos navios.

¹⁰ SWD(2015)197.

O potencial máximo combinado foi estimado em cerca de 900 000 EUR (isto é, uma redução de cerca de 670 vistorias específicas por ano ao abrigo da presente diretiva em toda a UE, pressupondo o mesmo número de navios atualmente em exploração), parte do qual já foi realizado na prática, através da combinação de diferentes tipos de inspeções. Para além destas estimativas monetárias, é imposto um ónus significativo a todas as partes interessadas relacionado com a complexidade destes regimes de inspeção, as disposições redundantes espalhadas por diferentes atos legislativos, expressas em diferentes termos, etc. Tal torna a sua execução, acompanhamento e cumprimento desnecessariamente oneroso para todas as partes envolvidas.

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, da base de dados das inspeções (THETIS) 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

Âmbito de aplicação e definições

O artigo 1.º traça o âmbito de aplicação da diretiva, excluindo os navios sujeitos a inspeções realizadas pelo Estado do porto em conformidade com a Diretiva 2009/16/CE. Consequentemente, o âmbito de aplicação limita-se exclusivamente aos navios que prestam serviços regulares de ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade entre portos situados no seio de um Estado-Membro ou entre um porto situado num Estado-Membro e um porto situado num Estado terceiro em que o pavilhão do navio é idêntico ao do Estado-Membro em causa.

O artigo 2.º suprime uma série de referências e definições redundantes, como as de «passageiro», «Estado de acolhimento», «viagens internacionais», «certificado de isenção». Elimina igualmente a referência à investigação de acidentes marítimos, que é agora abrangida

pela Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹. As definições de uma série de outros conceitos são atualizadas para se ter em conta as alterações da legislação da UE ou a nível internacional (OMI) e assegurar que as definições são harmonizadas com as constantes da Diretiva 2009/16/CE.

Inspeções prévias ao início da exploração

Os artigos 3.º e 4.º preveem um sistema de inspeção baseado nos navios (em vez de nas companhias de navegação) antes do início de um serviço regular. Os navios devem ser submetidos a uma inspeção, em conformidade com o anexo II, devendo igualmente verificar-se uma série de questões relativas à gestão da segurança enunciadas no anexo I. O artigo 4.º prevê situações em que um navio tenha sido inspecionado recentemente ou seja transferido de um serviço para outro com características semelhantes. O termo «inspeções» em vez de «vistorias» é utilizado em todo o texto, por refletir de forma mais exata o tipo de atividade regulada.

Inspeções regulares, relatórios de inspeção, proibições de partida, recurso e despesas

O artigo 5.º estipula que os navios abrangidos pelo âmbito de aplicação da diretiva são inspecionados duas vezes por ano, com um certo intervalo entre as inspeções, e que uma dessas inspeções deve ser uma inspeção em serviço durante uma travessia regular. É igualmente previsto que o Estado-Membro pode, se assim o desejar, combinar a inspeção com uma vistoria pelo Estado do pavilhão, que teria de ser realizada a um navio numa base anual. Tal deve resultar numa redução do ónus imposto à administração, bem como ao operador do navio.

Nos artigos 6.º, 7.º, 8.º, 9.º, 10.º e 11.º, as disposições relativas aos relatórios de inspeção, às proibições de partida, aos recursos, às despesas, à base de dados das inspeções e às sanções são harmonizadas com as previstas na Diretiva 2009/16/CE. Embora a Diretiva 2009/16/CE não preveja uma decisão de proibição de partida, tal é inspirada pela decisão de detenção no âmbito da inspeção pelo Estado do porto.

Procedimento de alteração

Os artigos 12.º e 13.º são harmonizados com as disposições do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia no que diz respeito ao exercício dos poderes da Comissão em relação a atos delegados.

Alteração da Diretiva 2009/16/CE

O artigo 14.º prevê uma alteração acessória da Diretiva 2009/16/CE a fim de assegurar a manutenção do atual teor e frequência das inspeções a ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade.

Revogação

O artigo 14.º prevê a revogação da Diretiva 1999/35/CE e remete para a correspondente tabela de correspondência constante do anexo IV.

Disposições em matéria de avaliação

O artigo 16.º especifica as disposições em matéria de avaliação.

¹¹ Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo (OJ L 131 de 28.5.2009, p. 114).

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa a um sistema de inspeções para a segurança da exploração de ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares e que altera a Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto e que revoga a Diretiva 1999/35/CE

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 Europeu¹²,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹³,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A legislação da UE 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 (HSC) remonta a 1999. Há que ter em conta os progressos realizados na aplicação do regime de inspeção pelo Estado do porto criado pela Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁴, bem como a experiência adquirida com a aplicação do Memorando de Acordo de Paris para a inspeção de navios pelo Estado do porto, assinado em Paris em 26 de janeiro de 1982.
- (2) O balanço de qualidade¹⁵ realizado no âmbito do Programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT) revelou que o quadro jurídico da União que regula a segurança dos navios de passageiros resultou num nível de segurança comum para os navios de passageiros na União. Revelou igualmente que, à medida que a legislação da União relativa à segurança dos passageiros foi evoluindo com o tempo, para dar resposta a diferentes necessidades e situações, verifica-se um certo grau de sobreposição e duplicação que pode, e deve, ser racionalizado e simplificado a fim de reduzir os encargos administrativos que recaem sobre os armadores, bem como a fim de racionalizar os esforços desenvolvidos pelas administrações marítimas dos Estados-Membros.
- (3) A maior parte dos Estados-Membros já combina vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de ferries ro-ro com outros tipos de vistorias e

¹² JO C , , p. .

¹³ JO C , , p. .

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).

¹⁵ COM(2015)508.

inspeções, sempre que possível, nomeadamente com vistorias pelo Estado do pavilhão e inspeções pelo Estado do porto. A fim de reduzir ainda mais as atividades de inspeção e maximizar o tempo em que os navios podem ser comercialmente explorados, os navios sujeitos a inspeções pelo Estado do porto devem, por conseguinte, ser transferidos para a Diretiva 2009/16/CE, devendo o âmbito de aplicação da presente diretiva ser limitado aos navios que prestam serviços regulares de ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade entre portos situados no seio de um Estado-Membro ou entre um porto situado num Estado-Membro e um porto situado num Estado terceiro em que o pavilhão do navio seja idêntico ao do Estado-Membro em causa.

- (4) O conceito de «Estado de acolhimento» foi introduzido pela Diretiva 1999/35/CE do Conselho¹⁶ a fim de facilitar a cooperação com Estados terceiros antes do alargamento da União de 2004. Este conceito deixou de ser considerado pertinente, pelo que deve ser suprimido.
- (5) A Diretiva 1999/35/CE estabelece que os Estados de acolhimento devem efetuar, uma vez de 12 em 12 meses, uma vistoria específica e uma vistoria durante um serviço regular. Embora o objetivo deste requisito tenha sido o de garantir que estas duas vistorias são efetuadas com um determinado intervalo entre elas, o balanço de qualidade realizado no âmbito do Programa REFIT demonstrou que tal nem sempre acontece. A fim de eliminar a ambiguidade desse requisito e assegurar um nível de segurança comum, deve esclarecer-se que as duas inspeções anuais devem ser realizadas a intervalos regulares de, aproximadamente, seis meses.
- (6) A Diretiva 1999/35/CE faz referência a «vistorias» em vez de a «inspeções». O termo vistoria é utilizado em convenções internacionais para indicar a obrigação dos Estados do pavilhão de verificarem a conformidade dos navios com as normas internacionais e, conforme o caso, emitirem ou renovarem certificados. No entanto, o regime especial de inspeção de ferries ro-ro e embarcações de alta velocidade não pode ser considerado uma vistoria, não sendo, e não podendo ser, os formulários de inspeção pertinentes considerados como certificados de navegabilidade. Por conseguinte, o termo «vistoria» deve ser substituído por «inspeção» ao fazer referência a vistorias específicas a navios ro-pax, tal como estabelecido atualmente na Diretiva 1999/35/CE.
- (7) A fim de ter em conta a experiência e a evolução a nível internacional, 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 dos requisitos técnicos. 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, e os seus peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão incumbidos da elaboração dos atos delegados.

¹⁶ 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).

- (8) A Diretiva 2009/16/CE deve ser alterada a fim de assegurar a manutenção do teor e frequência das inspeções a ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade. Por conseguinte, as disposições específicas aplicáveis às inspeções e verificações de ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade em serviço regular elegíveis para efeitos de inspeções pelo Estado do porto devem ser transferidas para a Diretiva 2009/16/CE.
- (9) Tendo em conta o ciclo completo de acompanhamento das visitas da Agência Europeia da Segurança Marítima, a Comissão deve avaliar a aplicação da presente Diretiva, o mais tardar [sete anos a contar da data referida no artigo 17.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.
- (10) A fim de aumentar a coerência e a clareza jurídicas e tendo em conta o número de alterações em causa, a Diretiva 1999/35/CE deve ser revogada, devendo a Diretiva 2009/16/CE ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Âmbito

1. A presente diretiva aplica-se a ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade que operem em serviço regular entre um porto situado num Estado-Membro e um porto situado num Estado terceiro em que o pavilhão do navio seja idêntico ao do Estado-Membro em questão, ou que efetuem viagens domésticas em serviço regular em zonas marítimas em que os navios da classe A possam operar, em conformidade com o artigo 4.º da Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷.
2. Os Estados-Membros podem aplicar a presente diretiva aos ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade que operem em serviço regular em viagens domésticas em zonas marítimas distintas das referidas no n.º 1, em que os navios de outras classes possam operar.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- (1) «Ferry ro-ro», um navio de passageiros equipado de forma a permitir o embarque e desembarque diretos em marcha de veículos rodoviários ou ferroviários que transporte mais de 12 passageiros;
- (2) «Embarcação de passageiros de alta velocidade», uma embarcação de alta velocidade conforme definida na regra 1 do capítulo X da Convenção SOLAS de 1974, na sua versão atualizada, que transporte mais de 12 passageiros;
- (3) «Convenção SOLAS de 1974», a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, bem como os seus protocolos e alterações, na sua versão atualizada;

¹⁷ 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).

- (4) «Código das Embarcações de Alta Velocidade», o Código Internacional para a Segurança das Embarcações de Alta Velocidade constante da Resolução MSC 36(63), de 20 de maio de 1994, do Comité de Segurança Marítima da OMI, ou o Código Internacional para a Segurança das Embarcações de Alta Velocidade, de 2000 (Código HSC de 2000), constante da Resolução MSC.97(73), de dezembro de 2000, do Comité de Segurança Marítima da OMI, na sua versão atualizada;
- (5) «Serviço regular», uma série de travessias efetuadas por um ferry ro-ro ou por uma embarcação de passageiros de alta velocidade por forma a servir o tráfego entre os mesmos dois ou mais portos, ou uma série de viagens de ou para o mesmo porto sem escalas intermédias:
 - a) segundo um horário publicado, ou
 - b) com uma regularidade ou frequência tais que constituam uma série manifestamente sistemática;
- (6) «Zona marítima», uma zona marítima incluída numa lista estabelecida nos termos do artigo 4.º, n.º 2, da Diretiva 2009/45/CE;
- (7) «Certificados»:
 - a) para os ferries ro-ro e as embarcações de passageiros de alta velocidade utilizados em viagens internacionais, os certificados de segurança emitidos em conformidade com a Convenção SOLAS de 1974 ou com o Código das Embarcações de Alta Velocidade e respetivas alterações, juntamente com os registos de equipamento pertinentes em anexo;
 - b) para os ferries ro-ro e as embarcações de passageiros de alta velocidade utilizados em viagens domésticas, os certificados de segurança emitidos em conformidade com a Diretiva 2009/45/CE, juntamente com os registos de equipamento pertinentes em anexo;
- (8) «Administração do Estado do pavilhão», as autoridades competentes do Estado cujo pavilhão o ferry ro-ro ou a embarcação de passageiros de alta velocidade está autorizado a arvorar;
- (9) «Viagem doméstica», uma viagem em zonas marítimas de um porto de um Estado-Membro para o mesmo ou outro porto desse Estado-Membro;
- (10) «Organização reconhecida», uma organização reconhecida em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁸;
- (11) «Companhia», o proprietário do ferry ro-ro ou da embarcação de passageiros de alta velocidade ou qualquer outra organização ou pessoa, nomeadamente o gestor do navio ou o afretador em casco nu, que tiver assumido perante o proprietário a responsabilidade pela exploração do ferry ro-ro ou da embarcação de passageiros de alta velocidade e que, assumindo tal responsabilidade, tiver acordado cumprir e assumir todos os deveres e responsabilidades impostos pelo Código Internacional para a Gestão da Segurança (ISM);

¹⁸ 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. 47).

- (12) «Inspetor», um agente administrativo do setor público ou outra pessoa, devidamente autorizado pela autoridade competente do Estado-Membro para efetuar as inspeções previstas na presente diretiva e responsável perante essa autoridade competente e que satisfaça os critérios mínimos especificados no anexo XI da Diretiva 2009/16/CE.

Artigo 3.º

Inspeções prévias ao início da exploração

1. Antes da entrada em exploração de um ferry ro-ro ou de uma embarcação de passageiros de alta velocidade num serviço regular abrangido pela presente diretiva, os Estados-Membros devem realizar uma inspeção prévia ao início da exploração, consistindo na:
 - (a) Verificação da conformidade com os requisitos previstos no anexo I;
 - (b) Inspeção, em conformidade com o anexo II, a fim de se certificarem de que o ferry ou a embarcação em causa satisfaz os requisitos necessários para a exploração segura de um serviço regular.
2. A inspeção prévia ao início da exploração pode ser dispensada se o navio tiver sido objeto, nos seis meses anteriores, a uma vistoria anual pelo Estado do pavilhão, ou a uma inspeção por um Estado-Membro em que tenham sido seguidos os procedimentos e orientações pertinentes aplicáveis às vistorias, conforme especificado na Resolução A 1053(27) da OMI (consolidada) (orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC), 2011), ou os procedimentos destinados a alcançar o mesmo objetivo.
3. A inspeção prévia ao início da exploração deve ser efetuada por um inspetor. A vistoria pelo Estado do pavilhão ou a inspeção pelo Estado-Membro referidas no n.º 2 devem ser realizadas por um inspetor ou uma organização reconhecida autorizada pelo Estado do pavilhão para realizar vistorias ou inspeções, com o objetivo de assegurar o cumprimento de todos os requisitos previstos na presente diretiva.
4. Sempre que tal lhes for solicitado por um Estado-Membro, as companhias de navegação devem fornecer provas da conformidade com os requisitos constantes do anexo I antecipadamente, mas nunca antes de um mês antes da inspeção prévia ao início da exploração.

Artigo 4.º

Exceções à obrigação de realizar uma inspeção prévia ao início da exploração

1. Quando um ferry ro-ro ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade for efetuar outro serviço regular, o novo Estado-Membro deve ter em conta as inspeções e vistorias anteriormente efetuadas em relação a esse ferry ro-ro ou a essa embarcação de passageiros de alta velocidade no que diz respeito à exploração num serviço regular anterior abrangido pela presente diretiva. Se o novo Estado-Membro considerar que essas inspeções e vistorias anteriores são satisfatórias e que são válidas para as novas condições de exploração, as inspeções e vistorias previstas no artigo 3.º, n.º 1, não precisam de ser efetuadas antes da entrada em exploração no novo serviço regular do ferry ro-ro ou da embarcação de passageiros de alta velocidade.

2. A pedido de uma companhia, os Estados-Membros podem confirmar antecipadamente que concordam com a validade das inspeções e vistorias anteriores para as novas condições de exploração.
3. Nos casos em que, devido a circunstâncias imprevistas, se tiver de substituir rapidamente um ferry ro-ro ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade para garantir a continuidade do serviço e o n.º 1 não for aplicável, o Estado-Membro pode autorizar o ferry ou a embarcação a começar a operar desde que:
 - (a) Uma inspeção visual e uma verificação de documentos não suscite suspeitas de que o ferry ou a embarcação não preenche os requisitos necessários a uma exploração segura; e
 - (b) O Estado-Membro complete, no prazo de um mês, a inspeção prévia ao início da exploração nos termos do artigo 3.º, n.º 1.

Artigo 5.º

Inspeções regulares

1. Os Estados-Membros devem efetuar, uma vez de 12 em 12 meses:
 - (a) uma inspeção, em conformidade com o anexo II, e
 - (b) uma inspeção durante um serviço regular, nunca antes de decorridos cinco meses, mas o mais tardar sete meses após a inspeção. A referida inspeção deve abranger os aspetos enumerados no anexo III e aspetos suficientes referidos nos anexos I e II a fim de assegurar que o ferry ro-ro ou a embarcação de passageiros de alta velocidade continua a preencher todos os requisitos necessários a uma exploração segura.

Em conformidade com o artigo 3.º, uma inspeção prévia ao início da exploração deve ser considerada uma inspeção para efeitos do presente artigo.

2. A inspeção referida no n.º 1 pode, à discrição do Estado-Membro, ser realizada ao mesmo tempo que, ou em conjunto com, a inspeção ou vistoria anual pelo Estado do pavilhão em que tenham sido seguidos os procedimentos e orientações pertinentes aplicáveis às vistorias, conforme especificado na Resolução A 1053(27) da OMI (consolidada) (orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC), 2011), ou os procedimentos destinados a alcançar o mesmo objetivo.
3. Os Estados-Membros devem efetuar uma inspeção em conformidade com o anexo III cada vez que um ferry ro-ro ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade seja objeto de reparações, alterações ou modificações de grande importância ou quando tenha havido mudança de companhia armadora ou transferência de classe. Contudo, em caso de mudança de companhia armadora, ou de transferência de classe, o Estado-Membro, após tomar em conta as inspeções anteriormente efetuadas em relação a esse ferry ro-ro ou essa embarcação de passageiros de alta velocidade, e na medida em que a exploração segura do ferry ou da embarcação não seja afetada por essa mudança ou transferência, pode dispensar o ferry ou a embarcação da inspeção exigida no presente número.

Artigo 6.º

Notificação e relatório da inspeção

1. Uma vez concluída a inspeção realizada em conformidade com a presente diretiva, o inspetor deve redigir um relatório de inspeção nos termos do anexo IX da Diretiva 2009/16/CE.
2. As informações contidas no relatório devem ser comunicadas à base de dados das inspeções prevista no artigo 10.º. Deve ser fornecida ao comandante do navio uma cópia desse relatório.

Artigo 7.º

Correção de anomalias, proibição de partida e suspensão da inspeção

1. Os Estados-Membros devem assegurar que todas as anomalias confirmadas ou detetadas pelas inspeções efetuadas em conformidade com a presente diretiva são corrigidas.
2. Caso as anomalias representem um perigo manifesto para a segurança ou a saúde, ou representem um perigo imediato para a vida, o ferry ro-ro ou a embarcação de passageiros de alta velocidade, a sua tripulação e os passageiros, os Estados-Membros devem assegurar que o ferry ro-ro ou a embarcação de passageiros de alta velocidade é objeto de uma decisão de proibição de partida. Deve ser fornecida ao comandante do navio uma cópia da decisão de proibição de partida.
3. A proibição de partida é mantida até que a causa do perigo tenha sido eliminada ou o Estado-Membro decidir que o navio pode, dentro de determinadas condições, sair para o mar ou retomar a operação sem riscos para a segurança e a saúde dos passageiros ou da tripulação, ou sem riscos para o ferry ro-ro ou a embarcação de passageiros de alta velocidade ou outros navios.
4. Se tal anomalia não puder ser rapidamente corrigida no porto onde a mesma for confirmada ou detetada, o Estado-Membro pode permitir que o navio prossiga para o estaleiro de reparação apropriado mais próximo do porto de detenção onde possa ser rapidamente corrigida a anomalia.
5. Em circunstâncias excecionais, quando as condições gerais de um ferry ro-ro ou embarcação de passageiros de alta velocidade não respeitarem manifestamente as normas, o Estado-Membro pode suspender a inspeção desse ferry ro-ro ou embarcação de passageiros de alta velocidade até que a companhia tome as medidas necessárias para garantir que o ferry ro-ro ou embarcação de passageiros de alta velocidade já não representa um perigo imediato para a vida da sua tripulação e dos seus passageiros ou cumpre as normas pertinentes das convenções internacionais aplicáveis.
6. Sempre que o Estado-Membro suspender a inspeção em conformidade com o n.º 5, o ferry ro-ro ou embarcação de passageiros de alta velocidade deve ser automaticamente objeto de uma decisão de proibição de partida. A decisão de proibição de partida deve ser revogada quando a inspeção for retomada e concluída com êxito e quando as condições previstas no n.º 3 do presente artigo e no artigo 9.º, n.º 2, forem satisfeitas.
7. Para reduzir o congestionamento do porto, o Estado-Membro pode autorizar a deslocação de um ferry ro-ro ou embarcação de passageiros de alta velocidade objeto de uma decisão de proibição de partida para outra parte do porto, desde que sejam

garantidas as condições de segurança. O risco de congestionamento do porto não pode, contudo, constituir motivo a considerar nas decisões de proibição de partida ou revogação da decisão. As autoridades ou organismos portuários devem facilitar a estada destes navios.

Artigo 8.º

Direito de recurso

1. A companhia tem o direito de recorrer de uma decisão de proibição de partida tomada pelo Estado-Membro. O recurso não suspende a decisão de proibição de partida, a menos que sejam concedidas medidas provisórias em conformidade com o direito nacional. Os Estados-Membros estabelecem e mantêm vias de recurso apropriadas para o efeito, em conformidade com o direito nacional.
2. A autoridade do Estado-Membro informa o comandante do ferry ro-ro ou da embarcação de passageiros de alta velocidade objeto de uma decisão de proibição de partida do direito de recurso, bem como dos procedimentos aplicáveis. Sempre que, em consequência de recurso ou de reclamação apresentada pela companhia, uma decisão de proibição de partida seja revogada ou alterada, os Estados-Membros devem proceder, sem demora, à retificação das informações publicadas na base de dados das inspeções prevista no artigo 10.º.

Artigo 9.º

Despesas

1. Caso a inspeção referida nos artigos 3.º e 5.º confirme ou detete anomalias que justifiquem a proibição de partida, todas as despesas relacionadas com a inspeção serão suportadas pela companhia.
2. A decisão de proibição de partida só é revogada contra pagamento integral ou constituição de garantia suficiente de reembolso das despesas.

Artigo 10.º

Base de dados das inspeções

1. A Comissão cria, mantém e atualiza a base de dados das inspeções, que irá conter todas as informações exigidas para a aplicação do regime de inspeções previsto na presente diretiva ou melhorar ainda mais a base de dados das inspeções referida no artigo 24.º da Diretiva 2009/16/CE.
2. Os Estados-Membros asseguram que as informações relacionadas com as inspeções realizadas em conformidade com a presente diretiva, incluindo sobre anomalias e decisões de proibição de partida, são transferidas para a base de dados das inspeções logo que o relatório da inspeção seja concluído ou que a ordem de proibição de partida seja revogada. No que diz respeito às informações, as disposições do anexo III da Diretiva 2009/16/CE aplicam-se *mutatis mutandis*.
3. Os Estados-Membros asseguram que as informações transferidas para a base de dados das inspeções sejam validadas, no prazo de 72 horas, para efeitos de publicação.
4. A Comissão assegura que a base de dados das inspeções possibilita extrair quaisquer dados pertinentes relativos à aplicação da presente diretiva com base nos dados das inspeções fornecidos pelos Estados-Membros.

5. Os Estados-Membros têm acesso a todas as informações registadas na base de dados das inspeções que sejam pertinentes para a aplicação do regime de inspeção da presente diretiva e da Diretiva 2009/16/CE.

Artigo 11.º

Sanções

Os Estados-Membros devem estabelecer um sistema de sanções a aplicar em caso de infração às disposições nacionais adotadas nos termos da presente diretiva e tomar todas as medidas necessárias para assegurar a aplicação dessas sanções. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasoras.

Artigo 12.º

Procedimento de alteração

1. A Comissão está habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 13.º, que alteram os anexos a fim de ter em conta os progressos alcançados a nível internacional, em particular no seio da OMI, e melhorar as suas especificações técnicas à luz da experiência adquirida.
2. A Comissão está habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 13.º, que alteram 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.

Artigo 13.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 12.º é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar os atos delegados a que se refere o artigo 12.º é conferido à Comissão por um período indeterminado a contar da [data de entrada em vigor].
3. A delegação de poderes referida no artigo 12.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. 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. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 12.º só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de

que não formularão objeções. 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 12.º, n.º 3, 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.

Artigo 14.º

Alterações da Diretiva 2009/16/CE

A Diretiva 2009/16/CE é alterada do seguinte modo:

- (1) No artigo 2.º, são aditados os pontos 25 a 28 com a seguinte redação:
- «25. «Ferry ro-ro», um navio de passageiros equipado de forma a permitir o embarque e desembarque diretos em marcha de veículos rodoviários ou ferroviários que transporte mais de 12 passageiros;
 - 26. «Embarcação de passageiros de alta velocidade», uma embarcação de alta velocidade conforme definida na regra 1 do capítulo X da Convenção SOLAS de 1974, na sua versão atualizada, que transporte mais de 12 passageiros;
 - 27. «Serviço regular», uma série de travessias efetuadas por um ferry ro-ro ou por uma embarcação de passageiros de alta velocidade por forma a servir o tráfego entre os mesmos dois ou mais portos, ou uma série de viagens de ou para o mesmo porto sem escalas intermédias:
 - i) segundo um horário publicado, ou
 - ii) com uma regularidade ou frequência tais que constituam uma série manifestamente sistemática;
 - 28. «inspeção prévia ao início da exploração», uma inspeção a um ferry ro-ro ou embarcação de passageiros de alta velocidade abrangida pelo âmbito de aplicação da presente diretiva antes do início de um serviço regular a fim de verificar a conformidade com os requisitos estabelecidos no artigo 3.º e nos anexos I e II da Diretiva [XXXX].»;
- (2) No artigo 3.º, é aditado o seguinte parágrafo:
- «A presente diretiva aplica-se igualmente às inspeções de ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade realizadas fora de um porto ou fora de um ancoradouro durante um serviço regular, nos termos do artigo 14.º-A.»;
- (3) É aditado o seguinte artigo 14.º-A:

«Artigo 14.º-A

Inspeção de ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares

1. Antes da entrada em exploração de um ferry ro-ro ou de uma embarcação de passageiros de alta velocidade num serviço regular abrangidos pela presente diretiva,

os Estados-Membros devem realizar uma inspeção prévia ao início da exploração, nos termos do artigo 3.º da Diretiva [XXXX], a fim de se certificarem de que o ferry ou a embarcação em causa satisfaz os requisitos necessários para a exploração segura de um serviço regular e verificarem que os requisitos estabelecidos no anexo I da Diretiva [XXXX] são cumpridos.

2. Os ferries ro-ro e as embarcações de passageiros de alta velocidade devem ser objeto de duas inspeções pelo Estado do porto a cada doze meses. Uma dessas inspeções deve ser efetuada durante um serviço regular, podendo assumir uma das seguintes formas, em função da escolha do Estado-Membro:

- (a) Uma inspeção alargada; ou
- (b) Uma inspeção que abranja os aspetos enumerados no anexo III e aspetos suficientes referidos nos anexos I e II da Diretiva [XXXX] para que o Estado-Membro possa certificar-se de que o ferry ou a embarcação continua a preencher todos os requisitos necessários a uma exploração segura.

3. Ao planearem inspeções de ferries ro-ro ou embarcações de passageiros de alta velocidade, os Estados-Membros devem ter em devida conta os calendários de exploração e de manutenção do ferry ou da embarcação em causa. Um Estado-Membro pode concordar em efetuar uma inspeção a um ferry ro-ro ou embarcação de passageiros de alta velocidade a pedido de outro Estado-Membro.

4. Quando um ferry ro-ro ou embarcação de passageiros de alta velocidade tiver sido objeto de uma inspeção, essa inspeção deve ser registada como uma inspeção alargada na base de dados das inspeções e tida em conta para efeitos dos artigos 10.º, 11.º e 12.º e para o cálculo da obrigação de inspeção de cada Estado-Membro, na medida em que todos os aspetos referidos no anexo VII da presente diretiva sejam abrangidos.»;

(4) No artigo 15.º, é suprimido o n.º 3.

(5) O n.º 1 do artigo 16.º passa a ter a seguinte redação:

- «1. Os Estados-Membros devem recusar o acesso aos seus portos e ancoradouros a qualquer navio que:
 - arvore a bandeira de um Estado que, em virtude da sua taxa de imobilização, figure na lista negra, aprovada em conformidade com o memorando de entendimento de Paris com base em informações registadas na base de dados das inspeções e publicada anualmente pela Comissão, e que tenha sido imobilizado mais de duas vezes nos 36 meses anteriores num porto ou ancoradouro de um Estado-Membro ou de um Estado signatário do memorando de entendimento de Paris, ou
 - arvore a bandeira de um Estado que, em virtude da sua taxa de imobilização, figure na lista cinzenta, aprovada em conformidade com o memorando de entendimento de Paris com base em informações registadas na base de dados das inspeções e publicada anualmente pela Comissão, e que tenha sido imobilizado mais de duas vezes nos 24 meses anteriores num porto ou ancoradouro de um Estado-Membro ou de um Estado signatário do memorando de entendimento de Paris.

O primeiro parágrafo não é aplicável nas situações descritas no artigo 21.º, n.º 6.

A recusa de acesso é aplicável a partir do momento em que o navio deixe o porto ou ancoradouro em que tiver sido objeto da terceira imobilização e em que tenha sido tomada uma decisão de recusa de acesso.»;

(6) O n.º 2 do artigo 22.º passa a ter a seguinte redação:

«2. Sempre que a autoridade competente do Estado do porto não dispuser de pessoal com os conhecimentos profissionais necessários, o inspetor dessa autoridade competente pode ser assistido por qualquer pessoa que tenha os conhecimentos necessários.

O inspetor da autoridade competente do Estado do porto pode, durante uma inspeção a um navio ro-ro ou a uma embarcação de passageiros de alta velocidade, ser acompanhado por um inspetor do Estado do porto de outro Estado-Membro ou, se tal lhe for solicitado pela companhia, por um representante do Estado do pavilhão do navio.».

Artigo 15.º

Revogação

É revogada a Diretiva 1999/35/CE.

As remissões para a diretiva revogada devem entender-se como sendo feitas para a presente diretiva e ser lidas nos termos do quadro de correspondência constante do anexo IV.

Artigo 16.º

Revisão

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 17.º, n.º 1, segundo parágrafo].

Artigo 17.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 18.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 19.º
Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente