



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 21 de fevereiro de 2022
(OR. en)

6405/22

**Dossiê interinstitucional:
2022/0036(COD)**

**MAR 28
OMI 18
CODEC 191**

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	18 de fevereiro de 2022
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2022) 53 final
Assunto:	Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 2003/25/CE no que respeita à inclusão de prescrições de estabilidade melhoradas e ao seu alinhamento com as prescrições de estabilidade definidas pela Organização Marítima Internacional

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2022) 53 final.

Anexo: COM(2022) 53 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 18.2.2022
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 2003/25/CE no que respeita à inclusão de prescrições de estabilidade melhoradas e ao seu alinhamento com as prescrições de estabilidade definidas pela Organização Marítima Internacional

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2022) 29 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Justificação e objetivos da proposta

A proposta diz respeito a uma alteração da Diretiva 2003/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de abril de 2003, relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros¹

No âmbito do Programa para a Adequação e a Eficácia da Regulamentação (REFIT) e do Programa Legislar Melhor da Comissão, e no seguimento imediato do balanço de qualidade da legislação da UE em matéria de segurança dos navios de passageiros², a Comissão apresentou em 2017 três propostas de alteração dessa legislação. Em 15 de novembro de 2017, o Parlamento Europeu e o Conselho adotaram as Diretivas 2017/2108³, 2017/2109⁴ e 2017/2110⁵.

A Diretiva 2003/25/CE, que rege as prescrições específicas de estabilidade dos navios ro-ro de passageiros, fazia igualmente parte desse balanço de qualidade. No entanto, a Comissão não apresentou uma proposta de alteração porque, nessa altura, estavam a decorrer discussões no âmbito da Organização Marítima Internacional (OMI) sobre as normas de estabilidade para os navios em condições de avaria. Na sequência da adoção das regras internacionais revistas⁶, a Comissão está agora disposta a propor a alteração das prescrições da UE em matéria de estabilidade em avaria.

O objetivo geral da revisão da legislação da UE em matéria de segurança dos navios de passageiros é simplificar e racionalizar o quadro regulamentar existente, a fim de i) manter as regras da UE sempre que necessário e proporcionado; ii) assegurar a sua correta aplicação; e (iii) eliminar potenciais sobreposições de obrigações e incoerências entre atos legislativos conexos. O 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.

Para os navios que efetuam viagens internacionais e que incluem viagens entre dois Estados-Membros, aplicam-se as convenções internacionais (sob a alçada da OMI) e determinadas regras da UE. A convenção mais relevante em matéria de segurança é a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, e o seu

¹ JO L 123 de 17.5.2003, p. 22.

² Os resultados deste balanço de qualidade foram comunicados ao Parlamento Europeu e ao Conselho em 16 de outubro de 2015 (COM(2015)508).

³ Diretiva (UE) 2017/2108 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de novembro de 2017, que altera a Diretiva 2009/45/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros (JO L 315 de 30.11.2017).

⁴ Diretiva (UE) 2017/2109 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de novembro de 2017, que altera a Diretiva 98/41/CE do Conselho relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros que operam a partir de ou para portos dos Estados-Membros da Comunidade e a Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros (JO L 315 de 30.11.2017, p. 52).

⁵ Diretiva (UE) 2017/2110 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de novembro de 2017, relativa a um sistema de inspeções para a segurança da exploração de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares, e que altera a Diretiva 2009/16/CE e revoga a Diretiva 1999/35/CE do Conselho (JO L 315 de 30.11.2017, p. 61).

⁶ Regras consagradas na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar – SOLAS 74, conforme alterada (alterações de 2020, designadas por SOLAS 2020).

Protocolo de 1988. As prescrições gerais de estabilidade constantes da Convenção SOLAS 90 (definidas no texto da diretiva com todas as alterações aplicáveis) foram estabelecidas numa base determinística e incluídas na regra II-1/B/8 da Convenção SOLAS. Estas prescrições são aplicáveis em toda a União à luz da aplicação direta da Convenção SOLAS às viagens internacionais e da aplicação da 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, às viagens domésticas (reformulação)⁷.

Para além das prescrições internacionais, aplicam-se regras específicas da UE aos navios de passageiros, aos navios ro-ro de passageiros e às embarcações de alta velocidade. A Diretiva 2003/25/CE estabelece prescrições de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros em condições de avaria aplicáveis a todos os navios ro-ro de passageiros, qualquer que seja o seu pavilhão, que efetuem serviços regulares internacionais com partida ou destino num porto de um Estado-Membro. Visa assegurar a sua estabilidade na sequência de avarias, o que melhora a capacidade de sobrevivência deste tipo de navios em caso de avaria na sequência de colisão. Na sequência do acidente do *MS Estonia*, que ocorreu em 28 de setembro de 1994, oito países da Europa (sete dos quais são Estados-Membros), acordaram uma iniciativa (Acordo de Estocolmo, de 28 de fevereiro de 1996), com vista a introduzir uma regra de estabilidade em avaria mais estrita para os navios ro-ro de passageiros, a fim de ter em conta o efeito da acumulação de água no pavimento ro-ro e permitir que o navio sobreviva em condições no mar mais desfavoráveis do que as consideradas pela regra SOLAS 90, com uma altura significativa de vaga até 4 m. Esta iniciativa levou a Comissão a apresentar uma proposta de diretiva e à subsequente adoção da Diretiva 2003/25/CE pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho.

As prescrições específicas de estabilidade da UE acrescem às prescrições SOLAS de estabilidade em avaria, a fim de ter em conta a penetração de água no pavimento ro-ro em caso de avaria do navio, cuja quantidade depende do bordo livre em condições de avaria e da altura de vaga significativa na zona de operação. As prescrições da Diretiva 2003/25/CE são igualmente aplicáveis aos navios ro-ro de passageiros que operam a nível nacional na União Europeia através da Diretiva 2009/45/CE. A presente diretiva subdivide os navios e as zonas marítimas em quatro categorias (A, B, C e D) em função da distância da costa e da altura crítica de vaga. Aos navios ro-ro de passageiros das classes A, B e C aplicam-se as prescrições da Diretiva 2003/25/CE.

O REFIT da legislação em matéria de segurança dos navios de passageiros resultou numa recomendação no sentido de avaliar a possibilidade de alinhar a abordagem regulamentar da UE em matéria de prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros com a legislação internacional, sob reserva de manter, no mínimo, o atual nível de segurança determinado pela Diretiva 2003/25/CE.

Tendo em conta as diferenças entre a Convenção SOLAS revista (versão aplicável a partir de 2020) e as prescrições específicas da UE em matéria de estabilidade em avaria para os navios ro-ro de passageiros, a necessidade da Diretiva 2003/25/CE e o seu valor acrescentado foram avaliados com base no facto de essas prescrições da Convenção SOLAS garantirem um nível de segurança equivalente.

De acordo com as conclusões do programa REFIT da Comissão e refletindo a evolução a nível internacional, foi confiada à Comissão a tarefa de avaliar a possibilidade de propor a alteração ou a revogação das prescrições específicas da UE em matéria de estabilidade em avaria para os navios ro-ro de passageiros, com base nas normas internacionais, se estas forem

⁷ JO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

melhoradas (a partir de 2020) de forma satisfatória para a União. Para o efeito, foi realizado um estudo de peritos, que analisou as opções técnicas e políticas, nomeadamente as várias opções relativas ao índice de subdivisão R exigido, às limitações da altura de vaga impostas pela Diretiva 2009/45/CE num conceito probabilístico e às alternativas a prescrições determinísticas adicionais. Avaliou-se igualmente se as prescrições constantes da Diretiva 2003/25/CE continuariam a ser pertinentes desde que o nível de segurança correspondente determinado a nível internacional não fosse comprovadamente equivalente ou superior.

Para além das soluções técnicas para os cálculos da estabilidade em avaria para vários tipos de navios, os resultados do estudo pericial levaram também à recomendação de não ter em conta as limitações da altura de vaga no conceito probabilístico. Os cálculos da amostra do navio não mostraram que as limitações da altura de vaga devidas ao fator S normalizado ou à altura crítica esperada de vaga têm um impacto significativo na capacidade de sobrevivência global expressa pelo índice A. Por conseguinte, não é pertinente introduzir prescrições separadas no que diz respeito às limitações operacionais da altura de vaga para a estabilidade em avaria num conceito probabilístico.

Tendo em conta os resultados do estudo e o objetivo geral de simplificação e racionalização do quadro regulamentar da UE para a segurança dos navios de passageiros, foi elaborada uma proposta de alteração da Diretiva 2003/25/CE. Os objetivos específicos da sua revisão são os seguintes:

- Assegurar, tanto quanto possível, a coerência com as normas internacionais de estabilidade em avaria recentemente atualizadas, acordadas pela OMI para os navios de passageiros;
- Reduzir a complexidade, bem como os encargos técnicos e administrativos, decorrentes principalmente de dois regimes diferentes para avaliar a capacidade de sobrevivência dos navios ro-ro de passageiros em situação de avaria;
- Reduzir, sempre que possível, a ambiguidade das definições e das prescrições à luz da Diretiva 2009/45/CE alterada; bem como
- Eliminar as disposições obsoletas relativas a instrumentos internacionais que já não sejam pertinentes ou já não estejam em vigor.

Por razões de clareza e coerência, a presente proposta atualiza igualmente numerosas definições e referências à legislação pertinente da UE e às regras SOLAS.

• **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

A proposta é plenamente coerente com as três diretivas de alteração da segurança dos navios de passageiros adotadas em dezembro de 2017 – as Diretivas 2017/2108, 2017/2109 e 2017/2110. Assegura igualmente a coerência com a Diretiva 2009/16/CE⁸ relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto. A proposta está em total consonância com as recomendações do balanço de qualidade e com o Livro Branco sobre o futuro dos transportes⁹, de 2011, que reconheceu a necessidade de modernizar o atual quadro legislativo da UE relativo à segurança dos navios de passageiros.

⁸ idem

⁹ Livro Branco «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos» (COM/2011/0144).

- **Coerência com as 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 consecução dos objetivos da Estratégia de Transporte Marítimo no Horizonte de 2018, assegurando serviços de qualidade de transbordadores no âmbito dos transportes regulares de passageiros no interior da UE.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A base jurídica da diretiva de alteração é o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE, que prevê medidas destinadas a melhorar a segurança dos transportes e disposições específicas para o transporte marítimo.

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

A pedido do Conselho¹⁰, a legislação da UE relativa à segurança dos navios de passageiros baseou-se sobretudo nas prescrições internacionais e em reação a vários acidentes graves (p. ex., os acidentes com o *Herald of Free Enterprise* e com o *MS Estonia*). Em comparação com as normas internacionais codificadas nas convenções da OMI, certos aspetos foram tornados mais rigorosos a nível da União, como é o caso das prescrições de estabilidade em avaria dos navios ro-ro, especificadas na Diretiva 2003/25/CE.

A maioria dos Estados-Membros está preocupada com a legislação relativa à segurança dos navios de passageiros, enquanto Estados de pavilhão e Estados do porto, com exceção de 4 países sem litoral.

- **Proporcionalidade**

A proposta foi elaborada tendo em conta os últimos desenvolvimentos a nível internacional e os resultados do estudo técnico da Comissão que comparou o quadro regulamentar previsto na Diretiva 2003/25/CE com o previsto na Convenção SOLAS 2020, identificando e apresentando provas de eventuais lacunas de segurança entre os dois conjuntos de regras. A Comissão também identificou, avaliou e ponderou medidas alternativas suscetíveis de colmatar essas lacunas de segurança (tendo em vista um aumento da segurança), tendo em conta a capacidade de sobrevivência global do navio.

A proposta de alteração das prescrições de estabilidade em avaria para os navios ro-ro de passageiros recém-construídos e recentemente certificados, tendo em vista a eliminação de sobreposições e a atualização de definições e referências, é considerada a única opção proporcionada e coerente. Garante que o atual nível elevado de segurança não é comprometido.

Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, a diretiva continua a ser a forma mais adequada para alcançar os objetivos. Estabelece princípios comuns e níveis de segurança, 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. Uma diretiva garante igualmente que o objetivo de simplificação da presente

¹⁰ Resolução do Conselho, de 22 de dezembro de 1994, relativa à segurança dos *ferries roll-on/roll-off* de passageiros, (94/C 379/05) (JO C 379 de 31.12.94, p. 8).

proposta seja alcançado tanto quanto possível, embora seja determinado em última instância por cada Estado-Membro durante a sua aplicação.

- **Escolha do instrumento**

A fim de assegurar uma redação jurídica clara e coerente, considera-se que a solução jurídica mais adequada é uma diretiva de alteração.

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

- **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 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 União 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 revogar disposições ambíguas, obsoletas ou redundantes. No que diz respeito às prescrições de estabilidade em avaria, o balanço de qualidade recomendou que se avaliasse a possibilidade de propor a alteração ou a revogação das prescrições específicas da UE em matéria de estabilidade em avaria para os navios ro-ro de passageiros, com base nas normas internacionais melhoradas.

- **Consulta das partes interessadas**

Atendendo ao caráter técnico da proposta prevista, 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. No âmbito do estudo técnico externalizado, foram organizados dois seminários em que todos os Estados-Membros, bem como as associações do setor e de passageiros, foram convidados a participar.

Os resultados do estudo técnico externalizado pela Comissão para efeitos de preparação da presente revisão são apresentados no documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha a proposta. A estrutura proposta das prescrições de estabilidade em avaria de acordo com a capacidade dos navios foi apoiada por uma grande maioria de peritos nacionais. Com base em observações cuidadosamente analisadas pelos peritos nacionais e pelas partes interessadas, foram introduzidas alternativas temporárias na proposta para navios recém-construídos certificados para transportar 1350 pessoas no máximo. A utilização destas duas opções seria avaliada dez anos após a aplicação da alteração.

Todas as observações e propostas apresentadas pelos peritos nacionais e pelas partes interessadas do setor durante os debates nas reuniões do grupo de peritos foram avaliadas tendo em conta o objetivo global de garantir que o nível de segurança existente seja, pelo menos, mantido.

- **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 2015¹¹.

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 na Comissão, na Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) e no grupo de peritos para a segurança dos navios de passageiros. São apresentados no documento de trabalho dos serviços que acompanha a proposta.

- **Avaliação de impacto**

A proposta é um seguimento imediato do balanço de qualidade que identificou pormenorizadamente as questões a alinhar e simplificar e avaliou o potencial de simplificação. Tal como salientado no documento de trabalho dos serviços da Comissão, a presente proposta é de natureza altamente técnica. A proposta baseia-se nos resultados de um estudo técnico realizado em cooperação com peritos altamente especializados com conhecimentos específicos neste domínio. Além disso, esta iniciativa prevê um alinhamento com as regras internacionais estabelecidas pela OMI. Em consonância com as orientações da Comissão no contexto da iniciativa «Legislar Melhor», não foi realizada uma avaliação de impacto completa.

No entanto, a presente proposta 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 dos resultados do estudo técnico da Comissão realizado em apoio desta iniciativa

- **Adequação e simplificação da regulamentação**

O principal objetivo da presente proposta é reduzir a complexidade e os encargos técnicos e administrativos no que diz respeito às prescrições de estabilidade em avaria, decorrentes principalmente de dois regimes diferentes de avaliação da capacidade de sobrevivência dos navios ro-ro de passageiros em condições de avaria. Visa igualmente assegurar, tanto quanto possível, a coerência com as normas internacionais de estabilidade em avaria recentemente atualizadas, acordadas pela OMI para os navios de passageiros. O alinhamento previsto com as regras internacionais e a simplificação racionalizarão os encargos de cálculo para as empresas e os operadores de construção naval.

- **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.

¹¹ SWD(2015)197.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

De acordo com as Orientações sobre Legislar Melhor¹², os planos de execução não são exigidos para as diretivas de âmbito muito técnico.

Foram identificadas disposições adequadas em matéria de monitorização e comunicação de informações para os Estados-Membros, tendo em conta o facto de terem sido propostas soluções técnicas alternativas para determinadas categorias de navios no projeto de diretiva de alteração. Os principais dados sobre os navios recentemente construídos e os cálculos da estabilidade em condições de avaria serão coligidos e avaliados com a assistência da EMSA. Após dez anos de aplicação das prescrições revistas, proceder-se-á à avaliação e à revisão da diretiva.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

Não são necessários documentos explicativos: embora as prescrições alteradas contidas na diretiva sejam de natureza técnica, não são de natureza complexa para os seus destinatários.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

O artigo 1.º do projeto de diretiva de alteração constitui a sua parte principal e contém alterações a numerosas disposições da Diretiva 2003/25/CE.

Objeto, âmbito de aplicação e definições

No ponto 1, são alteradas algumas definições existentes, tais como «navio existente», «navio novo», «serviço regular», «Estado do porto» e «prescrições específicas de estabilidade».

Alturas significativas de vaga

O ponto 2 define melhor a noção de «alturas significativas de vaga» e limita a sua aplicação aos navios que satisfaçam as prescrições específicas de estabilidade em avaria constantes da secção A do anexo I da Diretiva 2003/25/CE.

Zonas marítimas

O ponto 3 simplificou a obrigação de os Estados-Membros publicarem as suas listas de zonas marítimas, juntamente com os valores significativos de alturas de vaga.

Prescrições específicas de estabilidade

O ponto 4 contém as prescrições específicas de estabilidade revistas. Estas regras estão divididas de acordo com a) a data em que a quilha dos navios foi assente ou quando os navios se encontravam numa fase de construção semelhante; e b) a capacidade dos navios para transportar passageiros a bordo. Os navios existentes e já certificados continuarão a aplicar as prescrições atuais, ao passo que os navios recém-construídos e recentemente certificados que entrem em serviço regular na UE terão de cumprir as regras internacionais atualizadas (SOLAS 2020 para os navios com capacidade para transportar mais de 1350 pessoas a bordo), combinadas com as prescrições específicas da UE relativas ao índice R (nível do índice R SOLAS 2020 + SDC3 - para os navios com capacidade para transportar 1350 pessoas a bordo, no máximo).

¹² <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/better-regulation-guidelines-preparing-proposals-implementation-transposition.pdf>

Durante um período transitório de dez anos, foram previstas duas alternativas às prescrições de estabilidade para os navios com capacidade para transportar 1350 pessoas a bordo, no máximo – as regras atuais da secção A do anexo I ou as regras atualizadas da secção B do anexo I. Após esse período de dez anos, a utilização destas duas opções seria avaliada e a diretiva seria revista em conformidade.

O ponto 5 suprime as disposições redundantes sobre a «introdução de prescrições específicas de estabilidade» – processo que se seguiu à adoção da Diretiva 2003/25/CE.

O ponto 6 contém as alterações necessárias às disposições relativas aos «Certificados». Estas alterações decorrem da introdução de uma nova secção B do anexo I da Diretiva 2003/25/CE e das alterações introduzidas pela Diretiva (UE) 2017/2110, que abandonaram o conceito de «Estado de acolhimento» e o substituíram pelo termo «Estado do porto».

O ponto 7 altera as disposições relativas à «Exploração sazonal e de curta duração», refletindo a substituição de «Estado de acolhimento» por «Estado do porto», bem como a aplicação limitada do conceito de altura significativa de vaga aos navios que satisfaçam as prescrições de estabilidade constantes da secção A do anexo I.

O ponto 8 anuncia a revisão da aplicação da prescrição de estabilidade revista dez anos após a sua adoção.

O ponto 9 contém várias revisões formais da atual prescrição de estabilidade a incluir na secção A do anexo I.

O ponto 10 introduz novas prescrições específicas de estabilidade na secção B do anexo I.

O ponto 11 introduz um novo anexo III, que define o conjunto de dados técnicos que os Estados-Membros devem comunicar à Comissão relativamente a todos os navios ro-ro de passageiros novos e recém-certificados introduzidos para exploração regular na União. Estes dados seriam utilizados para efeitos da avaliação da aplicação da Diretiva 2003/25/CE alterada.

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 2003/25/CE no que respeita à inclusão de prescrições de estabilidade melhoradas e ao seu alinhamento com as prescrições de estabilidade definidas pela Organização Marítima Internacional

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.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 Europeu¹³,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹⁴,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2003/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵ estabelece um nível uniforme de prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros, melhorando a capacidade de sobrevivência deste tipo de navios em caso de avaria por colisão e proporcionando um elevado nível de segurança aos passageiros e à tripulação, em combinação com as prescrições da Convenção SOLAS em vigor à data de adoção da diretiva (SOLAS 90).
- (2) A Organização Marítima Internacional (OMI) adotou, em 15 de junho de 2017, disposições específicas revistas sobre normas de estabilidade para os navios de passageiros em condições de avaria, através da Resolução MSC.421 (98), que se aplicam igualmente aos navios ro-ro de passageiros. É necessário ter em conta essa evolução a nível internacional e alinhar as regras e prescrições da União com as estabelecidas na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar («Convenção SOLAS») para os navios ro-ro de passageiros que efetuam viagens internacionais.
- (3) A Resolução 14 de 1995 da OMI, adotada na Conferência SOLAS, prevê a possibilidade de os membros da OMI celebrarem acordos regionais, se considerarem

¹³ JO C , , p. .

¹⁴ JO C , , p. .

¹⁵ Diretiva 2003/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de abril de 2003, relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros (JO L 123 de 17.5.2003, p. 22).

que as condições de mar prevalecentes e outras condições locais exigem prescrições de estabilidade específicas numa zona determinada. As prescrições determinísticas de estabilidade em avaria dos navios ro-ro de passageiros estabelecidas no anexo I da Diretiva 2003/25/CE diferem das novas prescrições probabilísticas internacionais, em que a segurança de um navio ro-ro de passageiros é medida com base na probabilidade de sobrevivência após uma colisão. O regime probabilístico internacional é estabelecido no capítulo II-1 da Convenção SOLAS. As novas prescrições devem ser incorporadas na Diretiva 2003/25.

- (4) As prescrições da Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶ continuam a ser aplicáveis aos navios ro-ro de passageiros. A avaliação, para as diferentes dimensões dos navios ro-ro de passageiros, do nível de segurança garantido pelas prescrições SOLAS 2020 permitiu concluir que a aplicação das prescrições de estabilidade de acordo com a SOLAS 2020 representa uma redução significativa dos riscos para os navios ro-ro de passageiros certificados para o transporte de mais de 1350 pessoas a bordo, em comparação com as prescrições da Diretiva 2003/25/CE, em conjugação com a Convenção SOLAS, com a redação que lhe foi dada pelos instrumentos pertinentes da OMI aplicáveis à data da sua adoção («SOLAS 90»).
- (5) As prescrições de estabilidade estabelecidas na presente diretiva para os navios ro-ro de passageiros certificados para o transporte de 1350 pessoas a bordo, no máximo, seriam difíceis de aplicar para determinados modelos desses navios. Por conseguinte, os operadores económicos que sejam proprietários ou operem esses navios num serviço regular na União deverão ter a possibilidade de aplicar as prescrições de estabilidade aplicáveis antes da entrada em vigor da presente diretiva. A utilização dessa opção deverá ser notificada pelos Estados-Membros à Comissão, juntamente com um conjunto de dados relativos aos navios em causa. Dez anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva, a Comissão deverá avaliar a utilização da opção, a fim de decidir sobre uma nova revisão da presente diretiva.
- (6) Para os navios ro-ro de passageiros certificados para o transporte de 1350 pessoas a bordo, no máximo, a aplicação facultativa das prescrições SOLAS 2020 deverá estar subordinada a um nível de índice R mais elevado do que o definido na Convenção SOLAS 2020, a fim de atingir o nível de segurança adequado.
- (7) A fim de garantir o nível de segurança necessário, deverão aplicar-se também prescrições específicas de estabilidade em avaria aos navios ro-ro de passageiros existentes que nunca tenham sido certificados em conformidade com a Diretiva 2003/25/CE e entrem em serviço regular na União.
- (8) A fim de permitir à Comissão avaliar e apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação da presente diretiva até [*Serviço das Publicações: inserir a data: dez anos após a entrada em vigor da presente diretiva modificativa*], os Estados-Membros deverão fornecer dados sobre todos os navios ro-ro de passageiros novos certificados após [*Serviço das Publicações: inserir a data: um ano a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa*] para o serviço regular em conformidade com as prescrições de estabilidade constantes da presente diretiva, de acordo com a estrutura estabelecida no anexo.

¹⁶ 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).

- (9) Uma vez que a Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷ foi alterada e a Diretiva 1999/35/CE do Conselho¹⁸ foi revogada pela Diretiva (UE) 2017/2110 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁹, o conceito de «Estado de acolhimento» deixou de ser pertinente, devendo, por conseguinte, ser substituído pelo de «Estado do porto».
- (10) A Diretiva 2003/25/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,
- ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Alteração da Diretiva 2003/25/CE

A Diretiva 2003/25/CE é alterada do seguinte modo:

- (1) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:
- (a) as alíneas b) e c) passam a ter a seguinte redação:
- «b) «Navio ro-ro de passageiros existente», um navio ro-ro de passageiros cuja quilha está assente ou que se encontra em fase de construção semelhante antes de *[Serviço das Publicações, inserir a data: um ano após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa]*: Por fase de construção equivalente entende-se a fase em que:
- i) Se inicia a construção identificável com um navio específico; bem como
 - ii) Começou a montagem desse navio, compreendendo pelo menos 50 toneladas ou 1 % da massa estimada de todos os elementos estruturais, consoante o que for menor;
- «navio ro-ro de passageiros novo», um navio ro-ro de passageiros que não seja um navio existente;»;
- (b) A alínea e) passa a ter a seguinte redação:
- «e) «Convenção SOLAS», a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 e respetivas alterações em vigor;»;
- (c) são aditadas as alíneas e-A), e-B) e e-C) seguintes:
- «e-A) «SOLAS 90», a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, alterada pelos seguintes instrumentos da OMI:
- Res.MSC.1(45);
 - Res.MSC.6(48);
 - Res.MSC.11(55);
 - Res.MSC.13(57);

¹⁷ 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).

¹⁸ 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).

¹⁹ Diretiva (UE) 2017/2110 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de novembro de 2017 (JO L 315 de 30.11.2017, p. 61).

- Res.MSC.19(58);
- Res.MSC.26(60);
- Res.MSC.24(60);
- Res.MSC.27(61);
- Res.MSC.31(63);
- SOLAS/CONF.2/21;
- Res.MSC.42(64);
- Res.MSC.46(65);
- Res.MSC.57(67);
- Res.MSC.65(68);
- SOLAS/CONF.4/25;
- Res.MSC.69(69);
- Res.MSC.99(73);
- Res.MSC.117(74);

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

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

(d) A alínea f) passa a ter a seguinte redação:

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

- i) segundo um horário publicado, ou
- ii) com uma regularidade ou frequência tais que constituam uma série manifestamente sistemática;»;

(e) O ponto i) passa a ter a seguinte redação:

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

(f) A alínea k) passa a ter a seguinte redação:

«k) «Prescrições específicas de estabilidade», as prescrições de estabilidade referidas no artigo 6.º;»;

(g) É aditada a seguinte alínea n):

«n) «Operador», a pessoa singular ou coletiva que assumiu a responsabilidade pela exploração do navio»;

(2) No artigo 3.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Cada Estado-Membro, na sua qualidade de Estado do porto, deve assegurar que os navios ro-ro de passageiros que arvoram pavilhão de um Estado terceiro satisfazem plenamente as prescrições da presente diretiva antes de os autorizar a efetuarem viagens em serviço regular de ou para os seus portos, nos termos da Diretiva 2017/2110/CE do Parlamento Europeu e do Conselho²⁰.»;

- (3) O artigo 4.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

Alturas significativas de vaga

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

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

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

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

- (b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. A lista acima referida será publicada numa base de dados de acesso público, a qual deverá estar disponível no sítio Internet da autoridade marítima competente. A localização dessa informação, bem como as eventuais atualizações da lista e os motivos que as determinaram, serão comunicados à Comissão.»;

- (5) O artigo 6.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 6.º

Prescrições específicas de estabilidade

1. Sem prejuízo da aplicação da Diretiva 2009/45/CE, os navios ro-ro de passageiros novos certificados para o transporte de mais de 1350 pessoas a bordo devem satisfazer as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas na parte B do capítulo II-1 da SOLAS 2020.
2. À escolha do operador, os navios ro-ro de passageiros novos certificados para o transporte de 1350 pessoas a bordo, no máximo, devem satisfazer:
 - (a) as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas na parte A do anexo I da presente diretiva, ou
 - (b) as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas na secção B do anexo I da presente diretiva.

²⁰

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

Relativamente a cada um desses navios, a administração do Estado de pavilhão notificará à Comissão, no prazo de dois meses a contar da data de emissão do certificado referido no artigo 8.º, a escolha feita da opção referida nas alíneas a) ou b) do primeiro parágrafo e incluirá, juntamente com essa notificação, os dados referidos no anexo III.

3. Ao aplicarem as prescrições estabelecidas no anexo I, secção A, os Estados-Membros deverão fazer uso das orientações constantes do anexo II, na medida do que for possível e compatível com a configuração do navio considerado.
4. À escolha do operador, os navios ro-ro de passageiros existentes certificados para o transporte de mais de 1350 pessoas a bordo, introduzidos para operações de serviço regular com partida ou destino num porto de um Estado-Membro após *[Serviço das Publicações: inserir a data: um ano após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa]* que nunca tenham sido certificados em conformidade com a presente diretiva, devem cumprir:
 - (a) as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas na parte B do capítulo II-1 da SOLAS 2020; ou
 - (b) as prescrições específicas estabelecidas na secção A do anexo I da presente diretiva, para além das estabelecidas na parte B do capítulo II-1 da SOLAS 2009.

A norma aplicada deve ser averbada no certificado do navio exigido nos termos do artigo 8.º.

5. À escolha do operador, os navios ro-ro de passageiros existentes certificados para o transporte de 1350 pessoas a bordo, no máximo, introduzidos para operações de serviço regular com partida ou destino num porto de um Estado-Membro após *[Serviço das Publicações: inserir a data correspondente a um ano após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa]* que nunca tenham sido certificados em conformidade com a presente diretiva, devem cumprir:
 - (a) as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas na secção A do anexo I da presente diretiva,
 - (b) as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas na secção B do anexo I da presente diretiva, ou
 - (c) as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas na secção A do anexo I da presente diretiva, para além das estabelecidas na parte B do capítulo II-1 da SOLAS 2009.

A norma aplicada deve ser averbada no certificado do navio referido no artigo 8.º.

6. Os navios ro-ro de passageiros existentes que operavam serviços regulares de ou para um porto de um Estado-Membro até *[Serviço das Publicações: inserir a data correspondente a um ano após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa]* devem cumprir as prescrições específicas de estabilidade estabelecidas no anexo I, na versão em vigor antes da entrada em vigor do *[Serviço das Publicações: inserir o nome da presente diretiva modificativa]*.»;

(6) É suprimido o artigo 7.º.

(7) O artigo 8.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 8.º

Certificados

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

Os certificados são emitidos pela administração do Estado de pavilhão e podem ser combinados com outros certificados conexos. Para os navios ro-ro de passageiros que satisfaçam as prescrições específicas de estabilidade codificadas na secção A do anexo I, o certificado deverá indicar a altura significativa de vaga até à qual o navio pode satisfazer as prescrições específicas de estabilidade.

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

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

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

(8) O artigo 9.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 9.º

Exploração sazonal e de curta duração

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

2. No entanto, nos casos em que, na sequência de circunstâncias imprevistas, seja necessário introduzir rapidamente um navio ro-ro de passageiros de substituição para assegurar a continuidade do serviço, em vez da obrigação de notificação prevista no n.º 1, o artigo 4.º, n.º 4, da Diretiva (UE) 2017/2110 e o anexo XVII, ponto 1.3, da Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho serão de aplicação²¹.

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

4. Para os navios ro-ro de passageiros que satisfaçam as prescrições específicas da secção A do anexo I, caso essa exploração, tal como referida nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, se efetue em condições em que a altura significativa de vaga seja menor que a estabelecida para a mesma zona

²¹ 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).

marítima para a exploração todo o ano, a autoridade competente pode utilizar o valor da altura significativa de vaga aplicável a esse curto período para determinar a altura da água no convés para efeitos da aplicação das prescrições específicas de estabilidade constantes da secção A do anexo I. O valor da altura significativa de vaga aplicável a esse período curto será acordado entre os Estados-Membros ou, sempre que aplicável e possível, entre o Estado-Membro e o país terceiro em que se inicia e termina a rota.

5. Os navios ro-ro de passageiros cuja exploração, na aceção dos n.ºs 1 e 2, recebeu o acordo da autoridade competente do Estado ou Estados do porto devem dispor de um certificado de conformidade com as disposições da presente diretiva, conforme previsto no n.º 1 do artigo 8.º»;

- (9) É inserido o seguinte artigo 13.º-A:

«Artigo 13.º-A

Reapreciação

A Comissão procede à avaliação da aplicação da presente diretiva e apresenta os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho até *[Serviço das Publicações: inserir a data: dez anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa]*. As informações baseadas nas notificações a que se refere o artigo 6.º, n.º 2, são disponibilizadas sob forma anonimizada. »;

- (10) Os anexos I e II da Diretiva 2003/25/CEE são alterados em conformidade com o anexo I da presente diretiva;
- (11) O texto que figura no anexo II da presente diretiva é aditado como anexo III à Diretiva 2003/25/CE.

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros adotam e publicam, até *[Serviço das Publicações: inserir a data: um ano a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa]* as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas deverão incluir uma referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.
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 Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu
O Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*