

Bruxelas, 30 de maio de 2022
(OR. en, fr)

9236/22

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

**MAR 114
OMI 67
CODEC 726**

RELATÓRIO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	8916/22
n.º doc. Com.:	6405/22 + ADD 1
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 – Orientação geral

I. INTRODUÇÃO

1. Em 18 de fevereiro de 2022, a Comissão enviou ao Parlamento Europeu e ao Conselho a proposta em epígrafe.
2. 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.
3. A Diretiva 2003/25/CE estabelece prescrições de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros após avaria aplicáveis a todos os navios ro-ro de passageiros, qualquer que seja o seu pavilhão, que efetuem serviços regulares internacionais com destino ao porto de um Estado-Membro ou dele proveniente. Visa garantir a sua estabilidade na sequência de avaria, o que melhora a capacidade de sobrevivência deste tipo de navios em caso de avaria por colisão.

¹ JO L 123 de 17.5.2003, p. 22.

4. Os objetivos específicos da revisão da diretiva são os seguintes:

- garantir, tanto quanto possível, a coerência com as normas internacionais de estabilidade após avaria recentemente atualizadas e conforme adotadas pela Organização Marítima Internacional (OMI) para os navios de passageiros;
- reduzir a complexidade, bem como os encargos técnicos e administrativos, decorrentes principalmente da coexistência de dois regimes distintos para avaliar a capacidade de sobrevivência dos navios ro-ro de passageiros após avaria;
- reduzir, tanto quanto possível, a ambiguidade das definições e das prescrições à luz 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 passageiros², com a última redação que lhe foi dada; e
- eliminar as disposições obsoletas relativas a instrumentos internacionais que já não sejam pertinentes ou já não estejam em vigor.

5. A proposta foi adotada no âmbito do Programa para a Adequação e a Eficácia da Regulamentação (REFIT) e do Programa Legislar Melhor da Comissão, e dá seguimento imediato ao balanço de qualidade da legislação da UE no domínio da segurança dos navios de passageiros³. Não é acompanhada de uma avaliação de impacto exaustiva.

² JO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

³ 13230/15.

II. ANÁLISE PELAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

6. Em 1 de abril de 2022, a Comissão dos Transportes e do Turismo do Parlamento Europeu (TRAN) nomeou Roberts Zīle (ECR, Letónia) como relator.
7. Em 18 de maio de 2022, o Comité Económico e Social Europeu adotou o seu parecer sobre a proposta⁴.

III. PONTO DA SITUAÇÃO NO CONSELHO

8. O Grupo dos Transportes Marítimos analisou a proposta em várias reuniões desde março de 2022. Todas as delegações manifestaram o seu apoio geral aos objetivos da proposta da Comissão, tendo em vista um reforço do nível de segurança dos navios ro-ro de passageiros.
9. Na sua reunião de 17 de maio, o Grupo chegou a acordo sobre o texto que consta do anexo.
10. Na sua reunião de 20 de maio, o Comité de Representantes Permanentes confirmou o acordo do Grupo e recomendou ao Conselho que definisse uma orientação geral na reunião do Conselho TTE (Transportes) de 2 de junho de 2022.
11. As alterações propostas relativamente à proposta da Comissão são limitadas. No que respeita ao conteúdo, são de assinalar quatro alterações.
12. Em primeiro lugar, o artigo 6.º, n.º 4, alínea c), seria suprimido. Com efeito, tendo em conta as alternativas previstas nas alíneas a) e b) do mesmo número, essa disposição é redundante.
13. Em segundo lugar, o prazo de transposição proposto pela Comissão (um ano após a data de entrada em vigor da diretiva de alteração) seria alargado para 24 meses.

⁴ 9327/22 + COR 1.

14. Além disso, a fim de não impor um ónus administrativo desproporcionado aos Estados-Membros sem litoral, os Estados-Membros que não tenham portos marítimos e que tenham encerrado o seu registo nacional de navios ou não tenham qualquer navio de passageiros que arvore o seu pavilhão abrangidos pelo âmbito de aplicação da diretiva poderiam derrogar às disposições da diretiva (artigo 2.º-A e considerando 9-A). Tal significaria que, desde que as referidas condições estivessem preenchidas, esses Estados-Membros não seriam obrigados a transpor a diretiva.
15. Por último, seria aditado um considerando 7-A para sublinhar que os Estados do porto deverão cooperar, tanto quanto possível, a fim de estabelecer a lista das zonas marítimas a que se refere o artigo 5.º, tendo em conta a soberania dos Estados em relação às zonas marítimas sob a sua jurisdição e os princípios gerais do direito do mar.
16. Nesta fase do processo, a Comissão mantém uma reserva de ordem processual sobre todas as alterações à sua proposta.

IV. CONCLUSÃO

17. À luz do que precede, convida-se o Conselho a definir uma orientação geral sobre a 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, com base no compromisso que consta do anexo do presente relatório.

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 alinhamento dessa diretiva 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 Europeu⁵,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁶,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2003/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁷ 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 Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (a seguir designada "Convenção SOLAS") em vigor à data de adoção da diretiva ("SOLAS 90").

⁵ Parecer emitido em 18 de maio de 2022 (*ainda não publicado no Jornal Oficial*).

⁶ JO C de , p. .

⁷ Diretiva 2003/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de abril de 2003, relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros (JO L 123 de 17.5.2003, p. 22).

- (2) Em 15 de junho de 2017, a Organização Marítima Internacional (OMI) adotou a Resolução MSC.421 (98) que estabelece disposições específicas revistas sobre prescrições de estabilidade para os navios de passageiros em condições de avaria, 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 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 que as condições de mar prevalecentes e outras condições locais exigem prescrições de estabilidade específicas numa zona determinada.
- (3-A) 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 deverão ser incorporadas na Diretiva 2003/25.
- (4) As prescrições da Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁸ 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 dessas prescrições de estabilidade resultaria numa 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 o nível de segurança assegurado pelas prescrições estabelecidas na Diretiva 2003/25/CE, em conjugação com a Convenção SOLAS, com a redação que lhe foi dada pela 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.
- (7-A) Os Estados do porto deverão cooperar tanto quanto possível a fim de estabelecer a lista das zonas marítimas a que se refere a presente diretiva, tendo em conta a soberania dos Estados em relação às zonas marítimas sob a sua jurisdição e os princípios gerais do direito do mar.

⁸ 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).

- (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: 24 meses a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa]* para o serviço regular de transporte de 1350 pessoas a bordo, no máximo, em conformidade com as prescrições de estabilidade constantes da presente diretiva. Estes dados deverão ser fornecidos em conformidade com a estrutura que figura no anexo e deverão estar disponíveis para todos os navios de passageiros novos, uma vez que estes deverão satisfazer as prescrições probabilísticas de estabilidade previstas na SOLAS 2020.
- (9) Uma vez que a Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁹ foi alterada e a Diretiva 1999/35/CE do Conselho¹⁰ foi revogada pela Diretiva (UE) 2017/2110 do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹, o conceito de "Estado de acolhimento" deixou de ser pertinente, devendo, por conseguinte, ser substituído pelo de "Estado do porto".
- (9-A) A fim de não impor um ónus administrativo desproporcionado aos Estados-Membros sem litoral que não têm portos marítimos nem navios que arvorem o seu pavilhão abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva, esses Estados-Membros deverão ser autorizados a derrogar das disposições da presente diretiva. Tal significa que, desde que essas condições estejam preenchidas, esses Estados-Membros não são obrigados a transpor a presente diretiva.
- (10) A Diretiva 2003/25/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

⁹ 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).

¹⁰ 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).

¹¹ 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).

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: 24 meses 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, e
- 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;

c) "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);
- 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 do porto", 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, assegura 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 Conselho¹².";

- 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 (h_s) são 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 são 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 estabelecem e mantêm atualizada a lista das zonas marítimas atravessadas pelos navios ro-ro de passageiros que operem em serviço regular rumo aos seus portos ou deles provenientes, bem como os correspondentes valores da altura significativa de vaga nessas zonas.";

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

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

¹² 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).

- 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 satisfazem 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, satisfazem:
 - 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.

Relativamente a cada um desses navios, a administração do Estado de pavilhão notifica a 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 inclui, juntamente com essa notificação, os dados referidos no anexo III.

3. Ao aplicarem as prescrições estabelecidas no anexo I, secção A, os Estados-Membros fazem uso das orientações constantes do anexo II, na medida do que for possível e compatível com a configuração do navio considerado.
4. À escolha 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: 24 meses após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa]* que nunca tenham sido certificados em conformidade com a presente diretiva, cumprem:
 - 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.

As prescrições de estabilidade aplicadas são averbadas 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: 24 meses após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa]* que nunca tenham sido certificados em conformidade com a presente diretiva, cumprem:

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.

c) [...]

As prescrições de estabilidade aplicadas são averbadas 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: 24 anos após a data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa]* cumprem 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 dispõem de um certificado que ateste que satisfazem as prescrições específicas de estabilidade referidas no artigo 6.º.

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

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

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

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

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, comunica 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 Conselho¹³ são de aplicação.

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

4. Para os navios ro-ro de passageiros que satisfaçam as prescrições específicas 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 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 é acordado entre os Estados-Membros ou, sempre que aplicável e possível, entre o Estado-Membro e o país terceiro em que se inicia e termina a rota.

5. Os navios ro-ro de passageiros cuja exploração, na aceção dos n.ºs 1 e 3, 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 artigo 8.º, n.º 1.º;

¹³ 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).

- 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: 24 meses 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 devem 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 adotarem no domínio regulado pela presente diretiva.

Artigo 2.º-A

Derrogação

Um Estado-Membro que não tenha portos marítimos no seu território e que tenha encerrado o seu registo nacional de navios ou não tenha navios que arvore o seu pavilhão abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva, pode derrogar das disposições da presente diretiva, desde que sejam cumpridas as prescrições acima referidas. Qualquer Estado-Membro que tencione fazer uso dessa derrogação notifica a Comissão o mais tardar até [a definir]. Qualquer alteração subsequente é também comunicada à Comissão.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

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

Artigo 4.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em ...,

*Pelo Parlamento Europeu
O Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*

1. O anexo I é alterado do seguinte modo:

- a) Após o título, é aditado o seguinte texto:
 - "Secção A"
- b) É aditado o seguinte proémio:
 - "Para efeitos da presente secção A, as referências às regras da Convenção SOLAS entendem-se como referências às regras aplicáveis nos termos da Convenção SOLAS 90."
- c) O ponto 1 passa a ter a seguinte redação:
 - "1. Para além das prescrições da regra II-1/B/8 da Convenção SOLAS relativas à compartimentação estanque e à estabilidade em condições de avaria, são cumpridas as prescrições da presente secção.";
- d) O ponto 3.1 passa a ter a seguinte redação:
 - "3.1. Para os navios a explorar apenas durante um período mais curto, tal como referido no artigo 9.º, os Estados do porto incluídos na rota acordam na altura significativa de vaga aplicável.";
- e) É inserida a seguinte secção B:

"Secção B

São cumpridas as prescrições da parte B do capítulo II-1 da SOLAS 2020. Todavia, em derrogação da regra II-1/B/6.2.3 SOLAS 2020, o índice de subdivisão exigido R é determinado do seguinte modo:

Pessoas a bordo (N)	Índice de subdivisão (R)
$N < 1000$	$R = 0,000088 * N + 0,7488$
$1000 \leq N \leq 1350$	$R = 0,0369 * \ln(N + 89,048) + 0,579$

Sendo que:

- N = Número total de pessoas a bordo."

2. O anexo II é alterado do seguinte modo:

No ponto "Aplicação", o proémio passa a ter a seguinte redação:

"Em conformidade com o disposto no artigo 6.º, n.º 3, da presente diretiva, as presentes orientações são utilizadas pelas administrações nacionais dos Estados-Membros na aplicação das prescrições específicas de estabilidade constantes da secção A do anexo I, na medida em que tal seja exequível e compatível com a conceção do navio em questão. Os números dos parágrafos a seguir indicados correspondem aos do anexo I, secção A."

ANEXO II

"ANEXO III — PORMENORES DA NOTIFICAÇÃO

Informações a comunicar em conformidade com o artigo 6.º, n.º 2:

I. Informações gerais

- (1) Prescrições de estabilidade aplicáveis: Secção A ou secção B do anexo I
- (2) Número de identificação do navio (número OMI, indicativo de chamada rádio)
- (3) Informações principais
- (4) Plano do Convénio Geral
- (5) Número de pessoas a bordo
- (6) GT
- (7) O navio tem duas extremidades: Sim/Não
- (8) O navio tem porões mais baixos: Sim/Não

II. Informações específicas – para os navios ro-ro de passageiros sujeitos às prescrições probabilísticas previstas na SOLAS

- (9) d_l , d_p , d_s ;
- (10) R – índice exigido;
- (11) plano de disposição (plano de estanquidade) para os subcompartimentos com todos os pontos de abertura internos e exteriores, incluindo os subcompartimentos conectados, e as especificações utilizadas na medição dos espaços, tais como o plano de organização geral e o plano relativo ao depósito de combustível. Os limites de subdivisão, longitudinais, transversais e verticais, devem ser incluídos¹⁴;
- (12) índice de subdivisão A atingido com um quadro recapitulativo de todas as contribuições para todas as zonas danificadas¹⁵, com uma coluna separada com o índice de subdivisão realizável ($w \cdot p \cdot v$);
- (13) para as zonas danificadas 1 e 2, a percentagem de casos de danos que não foram investigados (ou seja, casos não incluídos no fator ($w \cdot p \cdot v$)), em que $s=0$, $s = 1$ e $0 < s < 1$;

¹⁴ Esta documentação deve ser apresentada às administrações em conformidade com o ponto 2.2 do apêndice da Resolução MSC.429 (98) da OMI.

¹⁵ Esta documentação deve ser apresentada às administrações em conformidade com o ponto 2.3.1 do apêndice da Resolução MSC.429 (98) da OMI.

- (14) para as zonas danificadas 1 e 2, a percentagem de casos de avaria envolvendo espaços ro-ro que não foram investigados (ou seja, casos não incluídos no fator $(w \cdot p \cdot v)$), em que $s=0$, $s = 1$ e $0 < s < 1$;
- (15) para cada dano que contribua para o índice de subdivisão A atingido, identificação dos espaços alagados, valor de contribuição e fator "s"¹⁶;
- (16) especificidades dos danos não contributivos ($s = 0$ e $p > 0$) para os navios ro-ro de passageiros equipados com porões longos e inferiores, incluindo pormenores completos dos fatores calculados¹⁷.

III. Informações específicas – para os navios ro-ro de passageiros que aplicam a secção A, do anexo I

– Método de conformidade:

- Testes de modelos
- Cálculos

Indicar se os cálculos da água no convés foram evitados devido, por exemplo, ao facto de o bordo livre residual ser superior a 2,0 m em todos os casos de avaria: Sim/Não

Altura significativa de vaga nos termos da Diretiva 2003/25/CE."

¹⁶ Esta documentação deve ser apresentada às administrações em conformidade com o ponto 2.3.1 do apêndice da Resolução MSC.429 (98) da OMI.

¹⁷ Esta documentação deve ser apresentada às administrações em conformidade com o ponto 2.3.1 do apêndice da Resolução MSC.429 (98) da OMI.