

DIRETIVAS

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

(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 Europeu ⁽¹⁾,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽²⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) A fim de manter um elevado nível de segurança e, conseqüentemente, a confiança dos passageiros, decorrentes das normas comuns de segurança definidas na Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾, e de preservar condições de concorrência equitativas, é necessário melhorar a aplicação dessa diretiva. A Diretiva 2009/45/CE deverá aplicar-se apenas aos navios e embarcações de passageiros para os quais as normas de segurança dessa diretiva foram concebidas. Por conseguinte, vários tipos específicos de navios deverão ser excluídos do âmbito de aplicação dessa diretiva, nomeadamente os anexos, os veleiros e os navios que transportam, por exemplo, para instalações ao largo, pessoal com formação adequada não dedicado aos serviços do navio.
- (2) Os anexos transportados pelos navios são embarcações utilizadas para transportar passageiros de navios de passageiros diretamente para terra e de volta, efetuando a rota marítima segura mais curta. Não são apropriados nem deverão ser utilizados para efetuar outros tipos de serviços, tais como excursões turísticas costeiras. Essas excursões deverão ser realizadas por embarcações que cumpram as prescrições relativas aos navios de passageiros do Estado costeiro, tal como indicado, designadamente, pelas diretrizes da OMI (Resolução MSC.1/Circ. 1417 relativa às diretrizes para anexos de navios de passageiros). Os Estados-Membros e a Comissão deverão promover um debate na OMI para rever as diretrizes a fim de aumentar a segurança. A Comissão deverá avaliar a necessidade de tornar essas diretrizes obrigatórias.
- (3) A Diretiva 2009/45/CE exclui do seu âmbito de aplicação os navios de passageiros sem propulsão mecânica. Os veleiros não deverão ser certificados em conformidade com essa diretiva, visto que a sua propulsão mecânica é apenas utilizada de modo auxiliar ou em situações de emergência. Por conseguinte, a Comissão deverá analisar a necessidade de estabelecer prescrições europeias comuns para esta categoria de navios de passageiros até 2020.
- (4) As instalações ao largo são apoiadas por navios que transportam trabalhadores industriais. Estes trabalhadores industriais devem concluir com aproveitamento uma formação obrigatória de segurança e cumprir certos critérios obrigatórios de aptidão física. Por conseguinte, deverão ser abrangidos por regras de segurança diferentes e específicas, fora do âmbito de aplicação da presente diretiva. Os Estados-Membros e a Comissão deverão apoiar ativamente o trabalho em curso da OMI no domínio das normas de segurança para os navios ao largo, de acordo com a Resolução MSC.418(97) da OMI.

⁽¹⁾ JO C 34 de 2.2.2017, p. 167.

⁽²⁾ Posição do Parlamento Europeu de 4 de outubro de 2017 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 23 de outubro de 2017.

⁽³⁾ 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) O Programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT) revelou que nem todos os Estados-Membros certificam os navios de alumínio nos termos da Diretiva 2009/45/CE. Tal cria uma situação desigual que compromete o objetivo de alcançar um elevado nível comum de segurança para os passageiros que viajam internamente na União. A fim de evitar uma aplicação não uniforme, decorrente de diferentes interpretações da definição de alumínio como material equivalente e da aplicabilidade das normas de segurança contra incêndios correspondentes, dando origem a diferentes interpretações do âmbito de aplicação dessa diretiva, a definição de «material equivalente» na Diretiva 2009/45/CE deverá ser clarificada. Os Estados-Membros deverão ser autorizados a optar por medidas mais rigorosas de prevenção dos incêndios em conformidade com as disposições da presente diretiva relativas a prescrições adicionais de segurança.
- (6) O número de navios de passageiros construídos em liga de alumínio que asseguram ligações marítimas regulares e frequentes entre diferentes portos de um Estado-Membro é bastante elevado. Dado que o cumprimento dos requisitos da presente diretiva teria consequências graves para essas operações de transporte e para as condições socioeconómicas que lhes estão associadas, bem como implicações técnicas e financeiras para os navios existentes e para os navios novos, os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de aplicar, durante um período limitado, a legislação nacional a esses navios de passageiros, assegurando ao mesmo tempo que o nível de segurança seja devidamente mantido.
- (7) A fim de aumentar a clareza e a coerência jurídicas, aumentando assim o nível de segurança, várias definições e várias referências deverão ser atualizadas e harmonizadas com as regras conexas internacionais ou da União. Ao fazê-lo, deverá ter-se especial cuidado em não alterar o atual âmbito de aplicação da Diretiva 2009/45/CE. Em especial, a definição de navios tradicionais deverá ser mais bem alinhada pela Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, preservando-se simultaneamente os atuais critérios relacionados com o ano de construção e com o tipo de material. A definição de iates e embarcações de recreio deverá ser mais bem alinhada pela Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (Convenção SOLAS 1974).
- (8) Tendo em conta o princípio da proporcionalidade, as atuais prescrições normativas decorrentes da Convenção SOLAS 1974 revelaram-se difíceis de adaptar aos navios de passageiros de pequeno porte de comprimento inferior a 24 metros. Além disso, o número de navios de pequeno porte construídos com aço é muito reduzido. Por conseguinte, apenas um número muito limitado desses navios de pequeno porte foi certificado nos termos da Diretiva 2009/45/CE. Por conseguinte, dada a falta de preocupações específicas de segurança e de normas adequadas previstas pela Diretiva 2009/45/CE, os navios de comprimento inferior a 24 metros deverão ser excluídos do âmbito de aplicação dessa diretiva, e deverão ser sujeitos a normas de segurança específicas determinadas pelos Estados-Membros, que estão em melhor posição para avaliar as limitações locais de navegação desses navios em termos de distância à costa ou ao porto e de condições meteorológicas. Ao determinarem essas normas, os Estados-Membros deverão ter em conta as diretrizes que serão publicadas pela Comissão. Essas diretrizes deverão ter em consideração todos os acordos e convenções internacionais relevantes da OMI, e deverão evitar introduzir requisitos adicionais que vão para além das normas internacionais em vigor. A Comissão é convidada a adotar essas diretrizes o mais rapidamente possível.
- (9) A fim de simplificar as definições de zonas marítimas previstas na Diretiva 2009/45/CE e de minimizar os encargos para os Estados-Membros, os critérios redundantes ou inadequados deverão ser eliminados. Sem deixar de manter o nível de segurança, a definição de zonas marítimas em que os navios das classes C e D podem operar deverá ser simplificada eliminando o critério «onde as pessoas naufragadas podem desembarcar» e suprimindo a «distância ao refúgio» para efeitos da definição de zonas marítimas. A adequação de uma determinada faixa costeira como refúgio é um parâmetro dinâmico que só pode ser avaliado caso a caso pelos Estados-Membros. Quando necessário, as restrições operacionais para um navio determinado relacionadas com a sua distância ao refúgio deverão ser indicadas no certificado de segurança para navios de passageiros.
- (10) Atendendo às características geográficas e meteorológicas específicas da Grécia e ao elevado número de ilhas que é necessário servir com regularidade e frequência, tanto em ligações com o continente como entre elas, e ao elevado número de ligações marítimas possíveis que daí decorre, a Grécia deverá ser autorizada a derrogar do requisito de criar zonas marítimas. Em vez disso, a Grécia deverá ser autorizada a classificar os navios de passageiros em função das rotas marítimas em que operam, mantendo embora os mesmos critérios para as classes de navios de passageiros e as mesmas normas de segurança.
- (11) A fim de evitar as consequências negativas indesejadas das atuais disposições, segundo as quais os navios de carga convertidos não podem ser considerados como navios novos de passageiros, deverá ser clarificado que as prescrições em matéria de conversão se aplicam não só aos navios de passageiros existentes, mas a todos os navios.

⁽¹⁾ Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

- (12) Dado que, em conformidade com a Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, o Estado do porto pode inspecionar navios de passageiros ou embarcações de passageiros de alta velocidade que arvoem bandeira distinta da do Estado do porto quando efetuam viagens domésticas, as disposições específicas do artigo 5.º, n.º 3, da Diretiva 2009/45/CE são redundantes e deverão ser suprimidas.
- (13) Tendo em consideração as diferenças de abordagem entre as prescrições da Convenção SOLAS 1974 em matéria de estabilidade em avaria e as prescrições específicas da União na mesma matéria aplicáveis aos navios ro-ro de passageiros estabelecidas na Diretiva 2003/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾, a necessidade da Diretiva 2003/25/CE e o seu valor acrescentado deverão ser avaliados com base no facto de tais prescrições da Convenção SOLAS 1974 garantirem ou não o mesmo nível de segurança.
- (14) A Comissão deverá criar e manter uma base de dados para aumentar a transparência e para facilitar a notificação das isenções, das equivalências e das medidas adicionais de segurança pelos Estados-Membros. Essa base de dados deverá incluir as medidas notificadas, projetadas e adotadas. As medidas adotadas deverão ser acessíveis ao público.
- (15) Tendo em conta as alterações introduzidas pelo Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), as competências atribuídas à Comissão para aplicar a Diretiva 2009/45/CE deverão ser atualizadas. Os atos de execução deverão ser adotados nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾.
- (16) A fim de ter em conta a evolução a nível internacional e a experiência, e de aumentar a transparência, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à não aplicação, para efeitos da presente diretiva, de alterações dos instrumentos internacionais, se necessário, e à atualização das prescrições técnicas. 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 de 13 de abril de 2016 sobre Legislar Melhor. Em particular, 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 respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão incumbidos da elaboração dos atos delegados.
- (17) Uma vez que as referências específicas feitas no artigo 14.º aos trabalhos em curso na OMI se tornaram obsoletas, esse artigo deverá ser suprimido. No entanto, os objetivos gerais da ação internacional consistentes em aumentar a segurança dos navios de passageiros e em criar condições de concorrência equitativas conservam a sua pertinência e deverão ser mantidos, de acordo com os Tratados. Para esse efeito, os Estados-Membros e a Comissão deverão trabalhar no quadro da OMI para rever e melhorar os regulamentos da Convenção SOLAS 1974.
- (18) É importante que as sanções estabelecidas pelos Estados-Membros sejam devidamente aplicadas e sejam efetivas, proporcionadas e dissuasivas.
- (19) Tendo em conta o ciclo completo de acompanhamento das visitas da Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA), a Comissão deverá avaliar a aplicação da Diretiva 2009/45/CE até 21 de dezembro de 2026, e apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o assunto. Os Estados-Membros deverão cooperar com a Comissão para recolher todas as informações necessárias para essa avaliação.
- (20) A fim de não impor um ónus administrativo desproporcionado aos Estados-Membros sem litoral que não têm portos marítimos nem navios que arvoem a sua bandeira que se insiram no âmbito de aplicação da presente diretiva, esses Estados-Membros deverão ser autorizados a derogar 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.
- (21) O elemento humano é uma parte fundamental da segurança a bordo e dos procedimentos que lhe estão associados. A fim de manter um elevado nível de segurança, é necessário ter em conta a relação entre a segurança, a vida a bordo, as condições de trabalho e a formação, incluindo a formação relacionada com as operações de salvamento e emergência transfronteiriças, de acordo com as prescrições internacionais. Por conseguinte, os Estados-Membros e a Comissão deverão trabalhar ativamente a nível internacional para acompanhar e reforçar a dimensão social dos marítimos a bordo dos navios.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (22) A fim de facilitar o processo de aplicação, a EMSA deverá apoiar a Comissão e os Estados-Membros, de acordo com as disposições aplicáveis do Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.
- (23) Por conseguinte, a Diretiva 2009/45/CE deverá ser alterada,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Alteração da Diretiva 2009/45/CE

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

1) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

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

«a) «Convenções Internacionais», as convenções a seguir indicadas, incluindo os respetivos protocolos e alterações, nas suas versões atualizadas:

i) a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (a Convenção SOLAS de 1974), e

ii) a Convenção Internacional das Linhas de Carga de 1966;»;

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

«b) «Código de estabilidade intacta», o «Código de estabilidade intacta para todos os tipos de navios abrangidos por instrumentos da OMI», constante da Resolução A.749(18) da Assembleia da OMI, de 4 de novembro de 1993, ou o «Código internacional sobre estabilidade intacta, 2008», constante da Resolução MSC.267(85) da OMI, de 4 de dezembro de 2008, nas suas versões atualizadas;»;

c) Na alínea g), a subalínea ii) passa a ter a seguinte redação:

«ii) A sua velocidade máxima, tal como definida na regra 1.4.30 do Código das Embarcações de Alta Velocidade de 1994 e na regra 1.4.38 do Código das Embarcações de Alta Velocidade de 2000, for inferior a 20 nós;»;

d) A alínea m) passa a ter a seguinte redação:

«m) «Altura de proa», a altura de proa definida na regra 39 da Convenção Internacional das Linhas de Carga de 1966;»;

e) Na alínea q), o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«q) «Zona marítima», uma zona marítima ou uma rota marítima estabelecida nos termos do artigo 4.º;»;

f) A alínea r) passa a ter a seguinte redação:

«r) «Zona portuária», uma zona não marítima, estabelecida nos termos do artigo 4.º e definida pelo Estado-Membro que sobre ela tem jurisdição, que se prolonga até às instalações permanentes nos extremos do porto que são parte integrante do sistema portuário, ou até aos limites definidos por características geográficas naturais que protegem um estuário ou uma zona abrigada semelhante;»;

g) A alínea s) é suprimida;

h) A alínea u) passa a ter a seguinte redação:

«u) «Estado do porto», um Estado-Membro de ou para cujo porto ou portos um navio ou uma embarcação que arvoira bandeira de outro Estado-Membro efetuam viagens domésticas;»;

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

«v) «Organização reconhecida», uma organização reconhecida nos termos do Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (*);

(*) Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios (JO L 131 de 28.5.2009, p. 11).»;

(1) Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima (JO L 208 de 5.8.2002, p. 1).

j) A alínea y) passa a ter a seguinte redação:

«y) «Pessoas com mobilidade reduzida», pessoas que têm dificuldades particulares na utilização dos transportes públicos, incluindo as pessoas de idade, as pessoas com deficiência, as pessoas com deficiências sensoriais e os utilizadores de cadeiras de rodas, as mulheres grávidas e as pessoas que acompanham crianças pequenas;»;

k) São aditadas as seguintes alíneas:

«z) «Veleiro», um navio movido a velas, mesmo que esteja equipado com meios mecânicos de propulsão para fins auxiliares e de emergência;

z-A) «Material equivalente», uma liga de alumínio ou outro material incombustível que, por si próprios ou devido ao seu isolamento, conservam propriedades de resistência mecânica e de integridade equivalentes às do aço no termo da exposição à prova-tipo de fogo;

z-B) «Prova-tipo de fogo», uma prova em que amostras das anteparas ou pavimentos são expostas, num forno de ensaio, a temperaturas que correspondem aproximadamente às da curva-tipo tempo-temperatura em conformidade com o método de prova especificado no «Código internacional dos procedimentos para as provas de fogo» de 2010, constante da Resolução MSC.307(88) da OMI, de 3 de dezembro de 2010, na sua versão atualizada;

z-C) «Navios tradicionais», todos os tipos de navios históricos de passageiros projetados antes de 1965, bem como as suas réplicas construídas predominantemente com os materiais originais, incluindo os navios destinados a incentivar ou a promover os ofícios e a navegação tradicionais, que constituem simultaneamente monumentos culturais vivos, manobrados de acordo com os princípios tradicionais de navegação e de técnica;

z-D) «Iate de recreio ou embarcação de recreio», um navio não envolvido em atividades de comércio, independentemente do seu meio de propulsão;

z-E) «Anexo», uma embarcação utilizada para transferir mais de 12 passageiros de um navio de passageiros estacionário para terra e de volta;

z-F) «Navio de serviço ao largo», um navio utilizado para transportar e alojar trabalhadores industriais que não realizam trabalho a bordo essencial para as atividades do navio;

z-G) «Embarcação de serviço ao largo», uma embarcação utilizada para transportar e alojar trabalhadores industriais que não realizam trabalho a bordo essencial para as atividades da embarcação;

z-H) «Reparações, alterações e modificações importantes», uma das seguintes operações:

— uma transformação que altera substancialmente as dimensões de um navio; por exemplo, o aumento do comprimento por acrescento de uma nova secção central,

— uma transformação que altera substancialmente a lotação de passageiros de um navio; por exemplo, a conversão de um pavimento para veículos em instalações para passageiros,

— uma transformação que aumenta substancialmente a vida útil de um navio; por exemplo, a renovação das instalações para passageiros de um pavimento inteiro,

— a conversão de qualquer tipo de navio num navio de passageiros.».

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

«Artigo 3.º

Âmbito

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

a) Navios de passageiros novos e existentes de comprimento igual ou superior a 24 metros;

b) Embarcações de passageiros de alta velocidade.

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

2. A presente diretiva não se aplica a:

a) Navios de passageiros que sejam:

i) navios de guerra ou de transporte de tropas,

ii) veleiros,

- iii) navios sem propulsão mecânica,
 - iv) navios construídos com materiais distintos do aço ou com materiais equivalentes, não abrangidos pelas normas relativas às embarcações de alta velocidade [Resolução MSC.36(63) ou MSC.97(73)] ou às embarcações com sustentação dinâmica [Resolução A.373(X)],
 - v) navios de madeira de construção primitiva,
 - vi) navios tradicionais,
 - vii) iates de recreio,
 - viii) navios utilizados exclusivamente em zonas portuárias,
 - ix) navios de serviço ao largo, ou
 - x) anexos;
- b) Embarcações de passageiros de alta velocidade que sejam:
- i) embarcações de guerra ou de transporte de tropas,
 - ii) embarcações de recreio,
 - iii) embarcações utilizadas exclusivamente em zonas portuárias, ou
 - iv) embarcações de serviço ao largo.

3. Os Estados-Membros que não têm portos marítimos nem navios ou embarcações de passageiros que arvoreem a sua bandeira que se insiram no âmbito de aplicação da presente diretiva podem derrogar das disposições da presente diretiva, com exceção da obrigação estabelecida no segundo parágrafo.

Os Estados-Membros que pretendam recorrer a essa derrogação comunicam à Comissão, até 21 de dezembro de 2019, se estão preenchidas as condições e, em seguida, informam-na anualmente de qualquer alteração subsequente. Esses Estados-Membros não podem autorizar navios ou embarcações de passageiros que se insiram no âmbito de aplicação da presente diretiva a arvorar a sua bandeira antes de terem transposto e aplicado a presente diretiva.».

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

«Artigo 4.º

Categorização das zonas marítimas e das classes de navios de passageiros

1. As zonas marítimas dividem-se nas seguintes categorias:

“Zona A”	uma zona marítima fora das zonas B, C e D.
“Zona B”	uma zona marítima cujas coordenadas geográficas não se afastam em nenhum ponto mais de 20 milhas da linha da costa, correspondente ao nível médio da maré, mas se situam fora das zonas C e D.
“Zona C”	uma zona marítima cujas coordenadas geográficas em nenhum ponto se afastam mais de 5 milhas da linha da costa, correspondente ao nível médio da maré, mas se situam fora da zona D, se existir. Além disso, a probabilidade de a altura significativa de vaga exceder 2,5 metros é inferior a 10 % durante um período de um ano de exploração ao longo de todo o ano, ou durante um período determinado de exploração sazonal, por exemplo na época de verão.
“Zona D”	uma zona marítima cujas coordenadas geográficas em nenhum ponto se afastam mais de 3 milhas da linha da costa, correspondente ao nível médio da maré. Além disso, a probabilidade de a altura significativa de vaga exceder 1,5 metros é inferior a 10 % durante um período de um ano de exploração ao longo de todo o ano, ou durante um período determinado de exploração sazonal, por exemplo na época de verão.

2. Cada Estado-Membro:
- Elabora e atualiza, sempre que necessário, a lista de zonas marítimas sob a sua jurisdição;
 - Determina a fronteira interna da zona marítima mais próxima da linha da sua costa;
 - Publica essa lista numa base de dados pública disponível no sítio *web* da autoridade marítima competente;
 - Informa a Comissão da localização dessas informações, e sempre que sejam feitas alterações à lista.
3. Em derrogação da obrigação de elaborar uma lista das zonas marítimas, a Grécia pode elaborar, e atualiza, sempre que necessário, uma lista de rotas marítimas que abranja as rotas marítimas na Grécia, utilizando os critérios correspondentes para as categorias definidas no n.º 1.
4. Os navios de passageiros dividem-se nas classes a seguir indicadas, de acordo com a zona marítima em que operam:

“Classe A”	navios de passageiros que efetuam viagens domésticas nas zonas A, B, C e D.
“Classe B”	navios de passageiros que efetuam viagens domésticas nas zonas B, C e D.
“Classe C”	navios de passageiros que efetuam viagens domésticas nas zonas C e D.
“Classe D”	navios de passageiros que efetuam viagens domésticas na zona D.

5. Às embarcações de passageiros de alta velocidade aplicam-se as categorias definidas no capítulo 1 (1.4.10) e (1.4.11) do Código das Embarcações de Alta Velocidade de 1994, ou no capítulo 1 (1.4.12) e (1.4.13) do Código das Embarcações de Alta Velocidade de 2000.».

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

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

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

b) É suprimido o n.º 3;

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

«4. Os equipamentos marítimos que satisfaçam as prescrições estabelecidas nos termos da Diretiva 2014/90/UE do Parlamento Europeu e do Conselho (*) são considerados conformes com as prescrições da presente diretiva.

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

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

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

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

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

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

ii) é suprimida a alínea c);

- b) No n.º 2, alínea b):
- a subalínea ii) é suprimida,
 - a subalínea iii) passa a ter a seguinte redação:
 - «iii) não obstante o disposto na subalínea i), os navios de passageiros novos da classe D estão isentos da prescrição relativa à altura mínima de proa estabelecida na Convenção Internacional das Linhas de Carga de 1966.»;
- c) O n.º 3 é alterado do seguinte modo:
- i) as alíneas c) e d) passam a ter a seguinte redação:
 - «c) Os navios de passageiros existentes das classes C e D devem satisfazer as prescrições específicas aplicáveis da presente diretiva e, relativamente às matérias não abrangidas por essas prescrições, as regras da administração do Estado de bandeira. Essas regras devem proporcionar um nível de segurança equivalente ao dos capítulos II-1 e II-2 do anexo I, tendo em conta as condições de exploração locais específicas relacionadas com as zonas marítimas em que os navios dessas classes podem operar. Antes de os navios de passageiros existentes das classes C e D poderem iniciar viagens domésticas regulares num Estado do porto, a administração do Estado de bandeira tem de obter o acordo do Estado do porto quanto a essas regras;
 - d) Se um Estado-Membro considerar que as regras exigidas pela administração do Estado do porto nos termos da alínea c) do presente número não são razoáveis, notifica imediatamente a Comissão desse facto. A Comissão adota atos de execução que contenham a sua decisão quanto à questão de saber se as regras da administração do Estado do porto são razoáveis. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 11.º, n.º 2;»;
 - ii) as alíneas e) e f) são suprimidas;
- d) O n.º 4 é alterado do seguinte modo:
- i) Na alínea a), o terceiro travessão passa a ter a seguinte redação:
 - «— as referidas embarcações cumpram integralmente as prescrições do Código de Segurança das Embarcações de Sustentação Dinâmica (Código DSC) constantes da Resolução A.373(10) da OMI, na sua versão atualizada.»;
 - ii) a alínea c) passa a ter a seguinte redação:
 - «c) A construção e a manutenção das embarcações de passageiros de alta velocidade e dos seus equipamentos devem satisfazer as regras de classificação de embarcações de alta velocidade de uma organização reconhecida, ou regras equivalentes utilizadas por uma administração, nos termos do artigo 11.º, n.º 2, da Diretiva 2009/15/CE.»;
- e) São adotados os seguintes números:
- «5. Relativamente aos navios de passageiros novos e existentes, as reparações, alterações e modificações importantes e a consequente instalação de equipamentos devem satisfazer as prescrições aplicáveis aos navios novos estabelecidas no n.º 2, alínea a); as alterações efetuadas num navio existente exclusivamente destinadas a obter uma norma de flutuabilidade superior não são consideradas alterações importantes.
6. Os navios construídos num material equivalente antes de 20 de dezembro de 2017 devem satisfazer as prescrições da presente diretiva no prazo de 22 de dezembro de 2025.
7. A título de derrogação da presente diretiva, um Estado-Membro com mais de 60 navios de passageiros construídos em liga de alumínio que arvoem a sua bandeira em 20 de dezembro de 2017 podem isentar do disposto na presente diretiva os seguintes navios de passageiros, pelos períodos seguintes:
- a) navios de passageiros das classes B, C e D construídos em liga de alumínio após 20 de dezembro de 2017, por um período de 10 anos a contar dessa data; e
 - b) navios de passageiros das classes B, C e D construídos em liga de alumínio antes de 20 de dezembro de 2017, por um período de 12 anos a contar dessa data,
- desde que esses navios operem exclusivamente entre portos desse Estado-Membro.

Os Estados-Membros que pretendam fazer uso desta derrogação notificam a Comissão da sua intenção de o fazer até 21 de dezembro de 2019, e informam-na do conteúdo da derrogação. Comunicam igualmente à Comissão todas as alterações posteriores. A Comissão informa os outros Estados-Membros nos termos do artigo 9.º, n.º 4.».

6) O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:

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

«1. Os navios ro-ro de passageiros da classe C cujas quilhas tenham sido assentes ou estivessem em fase de construção equivalente em ou após 1 de outubro de 2004, e todos os navios ro-ro de passageiros das classes A e B, devem cumprir o disposto nos artigos 6.º, 8.º e 9.º da Diretiva 2003/25/CE.»;

b) É suprimido o n.º 2;

7) O artigo 8.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 3, o segundo parágrafo é suprimido;

b) É suprimido o n.º 4;

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

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

«2. Um Estado-Membro pode adotar, sob reserva do procedimento previsto no n.º 4, medidas que permitam o uso de equivalentes de determinadas prescrições específicas contidas na presente diretiva, desde que esses equivalentes sejam pelo menos tão eficazes como as referidas prescrições.»;

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

«4. Um Estado-Membro que faça uso dos direitos concedidos nos n.ºs 1, 2 ou 3 procede de acordo com o disposto nos parágrafos segundo a sétimo do presente número.

O Estado-Membro notifica a Comissão das medidas que se propõe adotar, e inclui na sua notificação os pormenores suficientes para comprovar que o nível de segurança é adequadamente mantido.

Se, num prazo de seis meses a contar da notificação, a Comissão adotar atos de execução que contenham a sua decisão segundo a qual as medidas propostas não se justificam, o Estado-Membro em questão tem de alterar as medidas propostas, ou não pode adoptá-las. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 11.º, n.º 2.

As medidas adotadas são especificadas na legislação nacional aplicável e são comunicadas à Comissão e aos restantes Estados-Membros.

As medidas adotadas são aplicadas a todos os navios de passageiros da mesma classe ou às embarcações que operem nas mesmas condições especificadas, sem discriminação por motivos de bandeira, de nacionalidade ou do local de estabelecimento do seu operador.

As medidas referidas no n.º 3 aplicam-se apenas enquanto o navio ou a embarcação operarem nas condições especificadas.

Os Estados-Membros notificam as medidas referidas no segundo e no quarto parágrafos à Comissão através de uma base de dados criada e mantida pela Comissão para esse efeito, e à qual a Comissão e os Estados-Membros têm acesso. A Comissão disponibiliza as medidas adotadas num sítio *web* acessível ao público.»;

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

«c) A Comissão adota atos de execução que contenham a sua decisão quanto à questão de saber se a decisão do Estado-Membro de suspender a exploração do navio ou da embarcação, ou de impor as medidas adicionais, se justifica ou não por motivos de perigo grave para a segurança da vida humana ou dos bens, ou para o ambiente, e, se a suspensão ou a imposição das medidas adicionais não se justificar, que contenham a sua decisão de exigir que o Estado-Membro em questão retire a suspensão ou as medidas. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 11.º, n.º 2.».

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

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

«d) As remissões específicas para as «convenções internacionais» e para as resoluções da OMI a que se referem o artigo 2.º, alíneas g), m), q) e z-B), o artigo 3.º, n.º 2, alínea a), e o artigo 6.º, n.º 1, alínea b), e n.º 2, alínea b).»;

b) No n.º 2:

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

«b) À adaptação das especificações técnicas constantes das alterações das convenções internacionais para os navios das classes B, C e D e para as embarcações, à luz da experiência adquirida;»;

ii) são aditadas as seguintes alíneas:

«c) À simplificação e clarificação de certos elementos técnicos, à luz da experiência adquirida com a sua execução;

d) À atualização das remissões para outros instrumentos da União aplicáveis aos navios de passageiros domésticos.»;

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

«3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 10.º-A a fim de adotar as alterações da presente diretiva a que se referem os n.ºs 1 e 2 do presente artigo.

4. Em circunstâncias excecionais, devidamente justificadas por uma análise adequada da Comissão, e a fim de evitar ameaças graves e inaceitáveis para a segurança marítima, a saúde, as condições de vida ou de trabalho a bordo ou o meio marinho, ou a fim de evitar incompatibilidades com a legislação marítima da União, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 10.º-A que alterem a presente diretiva a fim de que não se aplique, para efeitos da presente diretiva, uma alteração dos instrumentos internacionais a que se refere o artigo 2.º.

Esses atos delegados são adotados 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 abstêm-se de qualquer iniciativa destinada a integrar a alteração na legislação nacional ou a aplicar a alteração ao instrumento internacional em causa.».

10) É aditado o seguinte artigo:

«Artigo 10.º-A

Exercício da delegação

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

2. O poder de adotar os atos delegados a que se refere o artigo 10.º, n.ºs 3 e 4, é conferido à Comissão por um período de sete anos a contar de 20 de dezembro de 2017. A Comissão elabora um relatório sobre a delegação de poderes o mais tardar nove meses antes do final do período de sete anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem o mais tardar três meses antes do final de cada período.

3. A delegação de poderes a que se refere o artigo 10.º, n.ºs 3 e 4, pode ser revogada a qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

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

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

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

- 11) O artigo 11.º é alterado do seguinte modo:
- a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:
- «2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho (*).
- (*) Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).»;
- b) É suprimido o n.º 3.
- 12) O artigo 12.º é alterado do seguinte modo:
- a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:
- «1. Os navios de passageiros são sujeitos, pela administração do Estado de bandeira, às vistorias previstas nas alíneas a), b) e c):
- a) Uma vistoria inicial antes de o navio entrar em serviço;
- b) Uma vistoria periódica, de doze em doze meses; e
- c) Vistorias suplementares, sempre que necessário.»;
- b) É suprimido o n.º 2.
- 13) O artigo 13.º é alterado do seguinte modo:
- a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:
- «1. Todos os navios de passageiros novos e existentes que satisfaçam as prescrições da presente diretiva devem dispor de um certificado de segurança para navios de passageiros conforme com a presente diretiva. O certificado deve obedecer ao modelo constante anexo II. Esse certificado é emitido pela administração do Estado de bandeira depois de ter sido efetuada a vistoria inicial referida no artigo 12.º, n.º 1, alínea a).»;
- b) No n.º 3, o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:
- «Antes de emitir a licença de exploração de uma embarcação de passageiros de alta velocidade destinada a efetuar viagens domésticas num Estado do porto, a administração do Estado de bandeira acorda com o Estado do porto as condições operacionais associadas à exploração da embarcação nesse Estado. A administração do Estado de bandeira averba essas condições na licença de exploração.»;
- c) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:
- «4. As medidas de segurança adicionais, as equivalências e as isenções concedidas a um navio ou a uma embarcação ao abrigo e nos termos do artigo 9.º, n.os 1, 2 e 3, são averbadas no certificado do navio ou da embarcação.».
- 14) É suprimido o artigo 14.º.
- 15) É aditado o seguinte artigo:
- «Artigo 16.º-A

Reexame

A Comissão procede à avaliação da aplicação da presente diretiva e apresenta os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho até 22 de dezembro de 2026.».

- 16) O anexo I é alterado do seguinte modo:
- a) No ponto 13.1. da parte A do capítulo II-2, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:
- «Em todos os navios devem estar expostos permanentemente, para orientação dos oficiais, planos de arranjo geral que mostrem claramente, para cada pavimento, os postos de segurança, as várias secções de contenção de incêndios delimitadas por divisórias da Classe «A», as secções delimitadas por divisórias da Classe «B», bem como pormenores dos sistemas de deteção e alarme de incêndios, da instalação de água pulverizada sob pressão, dos extintores, dos meios de acesso aos diferentes compartimentos, pavimentos, etc., e o sistema de ventilação, incluindo elementos sobre os comandos dos ventiladores, a posição das válvulas de borboleta e os números de identificação dos ventiladores que servem cada secção. Em alternativa, as informações atrás mencionadas podem figurar numa brochura, da qual cada oficial receberá um exemplar, devendo outro estar permanentemente disponível a bordo, em local acessível. Os planos e brochuras devem estar atualizados, devendo qualquer alteração ser neles registada logo que possível. Tais planos e brochuras devem ser redigidos na língua oficial do Estado de bandeira. Se essa língua não for a inglesa ou a francesa, deve existir uma tradução numa destas línguas. Caso esse navio efetue viagens domésticas noutro Estado-Membro, deve existir uma tradução na língua oficial desse Estado do porto, se esta não for a inglesa ou a francesa.»;

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

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

Artigo 2.º

Transposição

1. Até 21 de dezembro de 2019, os Estados-Membros aprovam e publicam as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Os Estados-Membros aplicam essas disposições a partir de 21 de dezembro de 2019.

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

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

Artigo 3.º

Entrada em vigor

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

Artigo 4.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 15 de novembro de 2017.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
A. TAJANI

Pelo Conselho
O Presidente
M. MAASIKAS