

II

(Actos aprovados ao abrigo dos Tratados CE/Euratom cuja publicação não é obrigatória)

DECISÕES

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 16 de Junho de 2009

relativa aos critérios a seguir para decidir se o desempenho de uma organização que actua em nome de um Estado de bandeira pode ser considerado uma ameaça inaceitável à segurança ou ao ambiente

[notificada com o número C(2009) 4398]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2009/491/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Directiva 94/57/CE do Conselho, de 22 de Novembro de 1994, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas ⁽¹⁾, nomeadamente o n.º 2 do artigo 9.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Um Estado-Membro que decida, relativamente aos navios que arvoram a sua bandeira, autorizar organizações a efectuarem, total ou parcialmente, as inspecções e vistorias relacionadas com os certificados em conformidade com as convenções internacionais aplicáveis e, se for caso disso, a emitirem ou prorrogarem os respectivos certificados, ou confiar a organizações a realização total ou parcial dessas inspecções e vistorias, deve recorrer apenas a organizações reconhecidas nos termos do artigo 4.º da Directiva 94/57/CE.
- (2) O bom historial de uma organização reconhecida em matéria de segurança e de prevenção da poluição, medido em relação a todos os navios por ela classificados, independentemente da sua bandeira, é um importante indicador do desempenho dessa organização.

- (3) O historial do desempenho das organizações reconhecidas em matéria de segurança e de prevenção da poluição deve ser determinado a partir dos dados produzidos pelo Memorando de Entendimento de Paris para a inspecção de navios pelo Estado do porto e/ou por sistemas semelhantes. Outras indicações poderão decorrer da análise dos acidentes com navios classificados pelas organizações reconhecidas.
- (4) Como as organizações reconhecidas exercem a sua actividade em todo o mundo, é indicado que o historial do seu desempenho tenha por base uma área geográfica suficientemente grande.
- (5) A Guarda Costeira dos Estados Unidos e o Memorando de Entendimento de Tóquio para a inspecção de navios pelo Estado do porto publicam regularmente dados baseados nas inspecções efectuadas nos portos, à semelhança do Memorando de Entendimento de Paris. Devem, pois, ser considerados fontes fidedignas equivalentes, em termos de continuidade e fiabilidade dos dados a partir dos quais se avalia o desempenho das organizações reconhecidas em matéria de segurança e de prevenção da poluição.
- (6) A publicação de dados pelos memorandos de entendimento de Paris e de Tóquio e pela Guarda Costeira dos Estados Unidos está sujeita a um dispositivo de recurso prévio, que permite que as organizações reconhecidas interessadas contestem os dados. Tais dados devem, pois, ser considerados fontes suficientemente fidedignas e ser utilizados para definir os critérios de avaliação do desempenho das organizações reconhecidas em matéria de segurança e de prevenção da poluição.

⁽¹⁾ JO L 319 de 12.12.1994, p. 20.

- (7) A análise dos registos de detenção de navios deve ter em conta, se tal informação estiver disponível, as detenções relacionadas com as organizações reconhecidas. Deve também ser efectuada de modo a reduzir o risco de distorções estatísticas a que podem dar azo universos pequenos e/ou circunscritos a uma dada bandeira, como poderá ser o caso das frotas classificadas por certas organizações objecto de reconhecimento limitado.
- (8) As fontes de dados devem ser transparentes e imparciais e poder fornecer dados suficientemente fiáveis, exaustivos e com continuidade. Consequentemente, na falta de fontes públicas suficientemente exaustivas, podem recolher-se e utilizar-se dados de fontes comerciais sobre acidentes marítimos, desde que haja garantias razoáveis de estarem preenchidos os critérios supramencionados.
- (9) Os relatórios efectuados pelos Estados-Membros com base no artigo 12.º da Directiva 94/57/CE devem também ser considerados na avaliação do desempenho das organizações reconhecidas em matéria de segurança e de prevenção da poluição.
- (10) O historial de uma organização reconhecida em matéria de segurança e de prevenção da poluição, incluindo outros elementos como acidentes marítimos, deve ser avaliado por forma a permitir a adopção de decisões equitativas e proporcionadas, baseadas na capacidade estrutural da organização para satisfazer os padrões profissionais mais exigentes. Tal historial deve, pois, ser aferido ao longo de um período de tempo razoável.
- (11) A fim de garantir a utilidade e equidade do sistema de avaliação, é necessário prever um intervalo de tempo razoável para que as organizações reconhecidas o possam ter em conta nas suas decisões de gestão, dando simultaneamente oportunidade à Comissão de avaliar o funcionamento do sistema e introduzir, se for caso disso, os necessários ajustamentos.
- (12) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité para a Segurança da Navegação e a Prevenção da Poluição por Navios,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Para efeitos da presente decisão, entende-se por:

1. «Organização reconhecida», uma organização reconhecida nos termos do artigo 4.º da Directiva 94/57/CE;

2. «Memorando de Entendimento de Paris» (a seguir, «MOU de Paris»), o memorando de entendimento para a inspecção de navios pelo Estado do porto, assinado em Paris em 26 de Janeiro de 1982, na redacção em vigor à data de adopção da presente decisão;
3. «Memorando de Entendimento de Tóquio» (a seguir, «MOU de Tóquio»), o memorando de entendimento para a inspecção de navios pelo Estado do porto na Região Ásia-Pacífico, assinado em Tóquio em 1 de Dezembro de 1993, na redacção em vigor à data de adopção da presente decisão;
4. «Detenção relacionada com a organização reconhecida», uma detenção que implica a responsabilidade da organização reconhecida que efectuou ao navio a vistoria pertinente, ou lhe passou um certificado, nas anomalias que, individual ou conjuntamente, motivaram essa detenção, em conformidade com as instruções aplicáveis do regime de inspecção do Estado do porto relevante;
5. «Acidente marítimo», um acidente marítimo na acepção da Resolução A.849(20) da IMO.

Artigo 2.º

Os critérios a seguir para decidir se o desempenho de uma organização que actua em nome de um Estado de bandeira pode ser considerado uma ameaça inaceitável à segurança ou ao ambiente são os estabelecidos no anexo I.

Artigo 3.º

1. Para determinar se uma organização que actua em nome de um Estado de bandeira deve ser considerada uma ameaça inaceitável à segurança ou ao ambiente, a Comissão pode ter em conta, além dos critérios estabelecidos no anexo I, casos que cheguem ao seu conhecimento e em que:
- a) Se provou em tribunal ou em procedimento de arbitragem que um acidente marítimo em que esteve envolvido um navio classificado pela organização reconhecida foi causado por acção ou omissão deliberada ou negligência grave dessa organização ou de órgãos, empregados ou agentes seus ou de outras pessoas que actuem em seu nome; e
- b) Se pode considerar, com base em informações do conhecimento da Comissão, que a acção ou omissão deliberada ou a negligência grave se deveu a lacunas na estrutura, procedimentos e/ou sistema de controlo interno da organização.

2. A Comissão terá em conta a gravidade do caso e procurará determinar se a recorrência ou outras circunstâncias indiciam a incapacidade da organização para colmatar as lacunas referidas no n.º 1 e melhorar o seu desempenho.

Artigo 4.º

1. A Comissão procederá a uma avaliação dos critérios estabelecidos no anexo I três anos depois da entrada em vigor da presente decisão.
2. Caso se justifique, a Comissão alterará o anexo I, segundo o procedimento a que se refere o n.º 2 do artigo 7.º da Directiva 94/57/CE, para:
 - a) Ajustar os critérios supramencionados, a fim de garantir a sua utilidade e equidade;
 - b) Definir os limiares que determinam a aplicação das medidas previstas no n.º 1 do artigo 9.º e no n.º 2 do artigo 10.º da directiva.

Artigo 5.º

Cada Estado-Membro utilizará, para os relatórios a apresentar à Comissão e aos restantes Estados-Membros em conformidade com o artigo 12.º da Directiva 94/57/CE, o modelo harmonizado constante do anexo II.

Artigo 6.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 16 de Junho de 2009.

Pela Comissão
Antonio TAJANI
Vice-Presidente

ANEXO I

1. **INSPECÇÃO PELO ESTADO DO PORTO**1.1. **Número de detenções relacionadas com as organizações reconhecidas, relativamente ao número total de inspecções, num período de três anos**

Sendo

$$U_l = N \cdot p + 0,5 + z \cdot [N \cdot p \cdot (1 - p)]^{1/2}$$

$$U_h = N \cdot p - 0,5 - z \cdot [N \cdot p \cdot (1 - p)]^{1/2}$$

em que

n = número de detenções relacionadas com as organizações reconhecidas

 U_l = limiar de desempenho baixo/médio U_h = limiar de desempenho médio/elevado

N = número total de inspecções (número mínimo = 60)

p = referencial fixo = 0,02

z = factor de pertinência estatística = 1,645

1.1.1. *MOU de Paris*n > U_l 6 pontos $U_l \geq n \geq U_h$ 3 pontos $U_h > n$ 0 pontos1.1.2. *Guarda Costeira dos EUA* ⁽¹⁾n > U_l 6 pontos $U_l \geq n \geq U_h$ 3 pontos $U_h > n$ 0 pontos1.1.3. *MOU de Tóquio*n > U_l 6 pontos $U_l \geq n \geq U_h$ 3 pontos $U_h > n$ 0 pontosSe $U_h < 0$, considera-se que $U_h = 0$ Se n = 0, serão atribuídos 0 pontos, independentemente do valor de U_h .1.2. **Percentagem de detenções relacionadas com as organizações reconhecidas, relativamente ao número total de inspecções**1.2.1. *MOU de Paris*

Anual – em comparação com os três anos anteriores

Aumento 1 ponto

Sem alteração 0 pontos

Redução - 1 ponto

⁽¹⁾ Tratando-se de dados da Guarda Costeira dos Estados Unidos, pode utilizar-se o número total de chegadas de navios distintos em vez do número total de inspecções, se não estiverem disponíveis dados sobre estas últimas.

1.2.2. *Guarda Costeira dos EUA* ⁽¹⁾

Anual – em comparação com os três anos anteriores

Aumento	1 ponto
Sem alteração	0 pontos
Redução	- 1 ponto

1.2.3. *MOU de Tóquio*

Anual – em comparação com os três anos anteriores

Aumento	1 ponto
Sem alteração	0 pontos
Redução	- 1 ponto

Se uma organização reconhecida apresentar uma percentagem de detenções de 0 % em dois períodos consecutivos, tal será considerado um desempenho positivo, sendo atribuído o mesmo número de pontos que no caso de uma redução da percentagem de detenções.

1.3. **Número de detenções relativamente ao número total de inspecções, num período de três anos**

Sendo

$$U_1 = N \cdot p + 0,5 + z \cdot [N \cdot p \cdot (1 - p)]^{1/2}$$

em que

n = número de detenções

U_1 = limiar de desempenho baixo

N = número total de inspecções (número mínimo = 60)

p = referencial fixo = 0,05

z = factor de pertinência estatística = 1,645

1.3.1. *MOU de Paris*

$n > U_1$	1 ponto
$U_1 \geq n$	0 pontos

1.3.2. *Guarda Costeira dos EUA* ⁽¹⁾

$n > U_1$	1 ponto
$U_1 \geq n$	0 pontos

1.3.3. *MOU de Tóquio*

$n > U_1$	1 ponto
$U_1 \geq n$	0 pontos

1.4. **Dois detenções do mesmo navio nos últimos 12 meses, relacionadas com as organizações reconhecidas (anual; de acordo com MOU de Paris, Guarda Costeira dos EUA e MOU de Tóquio)**

Número de casos	Pontos
1 ou 2	1 por navio
3 a 5	2 por navio
> 5	3 por navio

ANEXO II

RELATÓRIO

Nos termos do artigo 12.º da Directiva 94/57/CE do Conselho:

«No exercício dos seus direitos e obrigações de inspecção na qualidade de Estado do porto, cada Estado-Membro comunicará à Comissão e aos outros Estados-Membros, bem como ao Estado de bandeira, os casos em que constate a emissão de certificados válidos por organizações que actuem em nome de um Estado de bandeira para navios que não satisfaçam as prescrições pertinentes das Convenções internacionais, bem como qualquer anomalia apresentada por um navio portador de um certificado de classificação válido relativa a elementos abrangidos por esse certificado. **Para efeitos do presente artigo, apenas serão comunicados os casos de navios que representem um risco grave para a segurança ou o ambiente ou que apresentem indícios de que as organizações tenham agido de forma particularmente negligente.** A citada organização reconhecida será avisada do caso no momento da inspecção inicial, por forma a poder adoptar imediatamente as acções de acompanhamento adequadas.»

Para efeitos de identificação dos casos em que a falha da organização reconhecida (a seguir designada por «OR») em detectar anomalias graves no estado dos navios vistoriados deve ser comunicada à Comissão, aos outros Estados-Membros e ao Estado de bandeira, devem aplicar-se os seguintes critérios:

1. A falha diz respeito às vistorias obrigatórias efectuadas pela OR e é manifestamente devida a negligência grave, imprudência ou omissão da OR;
2. As anomalias descuidadas pela OR respeitam a elementos estruturais do casco e/ou das máquinas e/ou do equipamento de segurança e são suficientemente graves para determinar:
 - a) A suspensão, a retirada ou a aprovação condicional do certificado de segurança pelo Estado de bandeira; ou
 - b) O impedimento da exploração, nos termos da Directiva 1999/35/CE do Conselho ⁽¹⁾, ou a detenção, nos termos da Directiva 95/21/CE do Conselho ⁽²⁾, pelo Estado de acolhimento ou o Estado do porto, caso não possam ser rectificadas em menos de cinco dias.

O relatório deve incluir uma descrição da ocorrência, especificando os motivos pelos quais se consideram cumpridos os critérios *supra*.

Quando pertinente, devem anexar-se os seguintes documentos comprovativos:

1. Cópia dos certificados de segurança;
2. Documentos respeitantes às tarefas regulamentares executadas pela OR antes da detecção das anomalias;
3. Prova das medidas tomadas pelo Estado de bandeira, o Estado do porto ou o Estado de acolhimento;
4. Cópia do relatório de vistoria elaborado pela sociedade de classificação na sequência da detecção das anomalias;
5. Fotografias digitais das zonas em que foram detectadas anomalias.

O relatório deve ser elaborado segundo o modelo anexo.

O relatório será enviado à Comissão Europeia, à AESM e a todos os Estados-Membros.

⁽¹⁾ JO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

⁽²⁾ JO L 157 de 7.7.1995, p. 1.

RELATÓRIO

Apresentado por (autoridade pública que elabora o relatório)

I. Dados gerais	
Nome do navio	
Número IMO	
Organização reconhecida	
Tipo de inspeção	
Porto de inspeção	
Data da inspeção	
Ações de acompanhamento	
Duração da detenção	
Duração do impedimento de exploração	

II. Descrição detalhada da inspeção e/ou relatório de inspeção do Estado do porto

III. Observações sobre a conduta da organização reconhecida

IV. Acções de acompanhamento do Estado de inspecção, do Estado de bandeira e da organização reconhecida

V. Provas documentais apresentadas

--