

Parecer sobre a proposta de regulamento (CE) do Conselho relativo à gestão de segurança dos navios transbordadores *ro-ro* de passageiros

(95/C 236/12)

Em 13 de Março de 1995, o Conselho decidiu, nos termos nº 2 do artigo 84º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Incumbida de preparar os correspondentes trabalhos, a Secção de Transportes e Comunicações emitiu parecer em 10 de Maio de 1995 (relator: F. Whitworth).

Na 326ª Reunião Plenária, sessão de 31 de Maio de 1995, o Comité Económico e Social adoptou, por unanimidade, o presente parecer.

1. Introdução

1.1. A presente proposta de regulamento do Conselho é a primeira de uma série tendente a melhorar a segurança dos navios transbordadores *roll-on/roll-off* de passageiros enunciada na resolução do Conselho sobre o mesmo tema, datada de 22 de Dezembro de 1994.

1.2. A resolução convidava também os Estados-Membros e a Comissão a apoiar as iniciativas em curso na Organização Marítima Internacional (OMI) e os serviços da Comissão a desenvolver uma série de outras medidas pertinentes mencionadas no seu programa de acção.

1.3. Todas estas actividades se integram na aplicação da política comum de segurança marítima que mereceu aprovação sem reservas no parecer do Comité Económico e Social sobre a comunicação da Comissão sobre a matéria (CES 1170/93 de 24 de Novembro de 1993). Os elementos pertinentes desta política adquiriram ainda mais urgência com o afundamento, em 28 de Setembro de 1994, do transbordador *ro-ro* «Estonia», que arvorava pavilhão estoniano.

2. Proposta da Comissão

2.1. A presente proposta visa garantir a aplicação obrigatória, a partir de 1 de Julho de 1996, do Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição (Código ISM) da OMI a todas as companhias que exploram serviços de transporte regular de alto mar em transbordadores *ro-ro* de passageiros com destino a portos comunitários ou partida deles.

2.2. Este Código foi adoptado pela OMI em Maio de 1994, enquanto parte integrante da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, e prevê como prazo para aplicação, em função do tipo de navio, um período compreendido entre Julho de 1998 e Julho de 2002. A Comissão propõe, portanto, que a data de aplicação aos navios transbordadores *ro-ro* de passageiros seja antecipada dois anos e aplicada, a um tempo, aos serviços nacionais e internacionais.

3. Código ISM

3.1. O Código requer às companhias de navegação que estabeleçam e apliquem níveis elevados à gestão e exploração dos seus navios, o que implica a definição de políticas escritas e circunstanciadas, bem como procedimentos de exploração e de resposta a situações de emergência e a definição precisa de áreas de responsabilidade em terra e no mar. O Código inclui um requisito de verificação e avaliação periódica da eficácia dos níveis de segurança e dos procedimentos necessários.

3.2. Os Governos obrigam-se a certificar-se do cumprimento efectivo das disposições do Código pelas companhias de navegação que desenvolvam a sua actividade no respectivo território. Controlada a conformidade e a observância dos procedimentos em vigor, o seu cumprimento será evidenciado por um documento de conformidade emitido pelas autoridades competentes a uma companhia de navegação e por um certificado de gestão de segurança para cada navio.

3.3. O Código será acompanhado de orientações detalhadas da OMI sobre a sua aplicação pelas autoridades competentes.

4. Observações na generalidade

4.1. O Comité apoia sem reservas a proposta tendente a dar, quanto antes, carácter obrigatório ao Código ISM para os transbordadores de passageiros. Realça tratar-se apenas de um primeiro passo na direcção do programa global estabelecido pela resolução do Conselho de Dezembro de 1994, que abrange elementos técnicos e humanos. Insta com a Comissão para apresentar o mais rapidamente possível as propostas para pôr em execução os outros elementos do programa e com os Estados-Membros para darem todo o apoio às iniciativas em curso na OMI tendentes a reforçar a segurança dos transbordadores.

4.2. O facto de a proposta de regulamento (CE) ora apresentada pela Comissão ter por base um instrumento OMI é perfeitamente coerente com a política que o CES

tem vindo a defender em vários pareceres sobre legislação comunitária no domínio marítimo. O Comité reitera o seu apoio a esta óptica.

4.3. Reconhece-se haver ainda muitos esforços a fazer para que as companhias que exploram serviços regulares de transbordadores e as autoridades competentes dos Estados-Membros estejam em condições de dar cumprimento à proposta de regulamento a partir de 1 de Julho de 1996. Julga-se que o período de catorze meses que ainda resta não será suficiente, a não ser que as companhias já se encontrem munidas dos necessários procedimentos pormenorizados escritos e as autoridades marítimas disponham do pessoal qualificado para verificar a observância das prescrições do Código, simultaneamente a nível da administração portuária e a bordo, atendendo sobretudo ao facto de as orientações da OMI requererem que o sistema de gestão de segurança do operador haja estado três meses em funcionamento antes da emissão do documento de conformidade.

4.4. Alguns Estados-Membros fizeram já saber que rejeitam a data de Julho de 1996. Não obstante, o Comité entende que quaisquer derrogações a este calendário deverão ser estritamente circunscritas ao mínimo e limitadas a pequenos operadores de serviços domésticos em águas abrigadas durante um curto período.

4.5. O Comité considera que as autoridades dos Estados-Membros deverão examinar minuciosamente os documentos de conformidade e certificados de gestão de segurança emitidos a favor de navios de países terceiros pelas autoridades ou sociedades de classificação nacionais e que só os deverão aceitar quando convencidas de que a autoridade de emissão exige níveis de observância similares aos por elas aplicados.

4.6. Neste contexto, o Comité atribui particular importância ao cumprimento do ponto 6 do Código sobre Recursos e Pessoal, especialmente das disposições respeitantes às qualificações do comandante e da tripulação. Importa que as autoridades dos Estados-Membros assegurem que as tripulações de todos os navios abrangidos pelo regulamento cumpram as prescrições da Directiva 94/58/CEE do Conselho relativa ao nível mínimo de formação das profissões marítimas, que inclui normas quanto à língua comum para a comunicação entre os membros da tripulação. Deveria prestar-se uma atenção especial aos navios que naveguem sob qualquer pavilhão cuja tripulação seja constituída por marítimos de países terceiros e à capacidade destes de comunicar com os passageiros em situação de emergência.

4.7. Um outro ponto importante é a relação entre a «pessoa designada», de que se fala na Parte 4 do código e os comandantes dos navios da companhia, cuja responsabilidade e autoridade são estabelecidas na Parte 5. A primeira deve possuir a qualificação adequada e a capacidade de ganhar a confiança dos marítimos.

5. Observações na especialidade

5.1. Título

5.1.1. O título do regulamento *sub judice* induz em erro, na medida em que parece indicar uma abordagem muito mais globalizante tendente a cobrir toda a gama de actividades incluídas na resolução do Conselho. Seria mais adequado que se intitulasse: «relativo à aplicação obrigatória do Código ISM aos navios transbordadores *ro-ro* de passageiros».

5.2. Artigo 2º

5.2.1. Julga-se necessário alterar a definição de «transbordador *ro-ro*» de forma a não deixar dúvidas quanto ao facto de cobrir os navios que transportam veículos rodoviários ou ferroviários.

5.2.2. Impõe-se definir o que se entende, no artigo 3º, por «serviço regular».

5.3. Artigo 5º

5.3.1. O Comité atribui grande importância ao disposto no nº 2 do artigo 5º, porquanto determina que os Estados-Membros apenas podem recorrer, para a emissão de documentos de conformidade e certificados de gestão de segurança, a sociedades de classificação reconhecidas em conformidade com as disposições da Directiva 94/57/CE do Conselho.

5.3.2. O nº 4 do artigo 5º deveria ser alterado de forma a reflectir as cláusulas das orientações da OMI (adoptadas depois da elaboração da presente proposta de regulamento) quanto aos períodos de validade e verificação dos documentos de conformidade e certificados de gestão de segurança. O nono considerando deveria ser redigido em consonância com isto. O Comité entende que caberia reproduzir as orientações como anexo 2 do regulamento.

5.4. Artigo 6º

5.4.1. O nº 3 do artigo 6º permite aos Estados-Membros reconhecerem os documentos de conformidade e certificados de gestão de segurança emitidos por países terceiros, isto é, os Estados de bandeira dos transbordadores não comunitários que operem serviços regulares de e para os portos comunitários. O Comité receia que esta disposição admita o reconhecimento de operadores que não respeitem as normas. Este artigo deveria abrir a possibilidade de o fazer, mas não impor que assim se faça. Deve ser dada mais força à frase: «se considerar que os mesmos garantem que são observadas as disposições do presente regulamento»,

havendo o reconhecimento de depender desta condição. Além disso, o artigo deveria fazer referência à observância do ponto 6 do Código (ver ponto 4.6 *supra*).

5.5. Artigo 7º

5.5.1. A disposição de que um Estado-Membro pode requerer a suspensão na integralidade da exploração de um serviço prestado por uma companhia torna o poder de fiscalização das administrações portuárias nacionais extensivo à detenção de um navio. É evidente que este direito só seria exercido quando ocorresse uma situação de grande perigo depois da emissão ou do reconhecimento do documento de conformidade ou do certificado de gestão da segurança. O artigo deveria prever a revogação da suspensão uma vez eliminado o perigo e que o procedimento especificado só seria aplicado se a suspensão fosse contestada.

5.5.2. Além disso, o poder conferido à Comissão, na alínea c) do artigo 7º, de revogar uma decisão de um Estado-Membro sobre esta matéria poderá forçar esse Estado-Membro a permitir que uma companhia continue a operar, quando considera perigosos determinados aspectos da exploração de um serviço por essa companhia, e contraria o princípio da subsidiariedade. Seria preferível que a posição da Comissão resultante do procedimento de comité fosse transmitida ao Estado-

-Membro interessado sob a forma de solicitação a que este reexamine a decisão de suspensão.

5.6. Artigo 8º

5.6.1. Conviria tornar claro que se faz referência às orientações da OMI.

6. Síntese e conclusões

6.1. O Comité apoia sem reservas a proposta de tornar o Código ISM de observância compulsiva para os transbordadores de passageiros a partir de 1 de Julho de 1996 e considera que as derrogações a este requisito se deveriam limitar estritamente ao mínimo e a pequenas companhias que exploram serviços internos em águas abrigadas, durante um curto período.

6.2. É considerado especialmente importante o cumprimento do ponto 6. do Código sobre Recursos e Pessoal.

6.3. Antes de aceitarem os documentos de conformidade e os certificados de gestão de segurança emitidos pela administração de países terceiros ou por sociedades de classificação, as autoridades dos Estados-Membros deverão assegurar-se de que as entidades emitentes exigem a observância de normas de conformidade semelhantes às que essas mesmas autoridades aplicam.

Bruxelas, 31 de Maio de 1995.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Carlos FERRER