

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva do Conselho relativa às condições exigidas para a exploração de serviços regulares de ferry ro-ro e embarcação de passageiros de alta velocidade na Comunidade» <sup>(1)</sup>

(98/C 407/18)

Em 9 de Março de 1998, o Conselho decidiu, nos termos do nº 2 do artigo 84º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

Foi encarregada da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção de Transportes e Comunicações, que adoptou parecer em 15 de Julho de 1998, com base no relatório de E. Chagas.

Na 357ª reunião plenária de 9 e 10 de Setembro de 1998 (sessão de 9 de Setembro), o Comité Económico e Social adoptou por 109 votos a favor e 3 abstenções o seguinte parecer.

### 1. A proposta da Comissão

1.1. As normas de segurança básicas no domínio do transporte marítimo são fixadas a nível internacional pela Organização Marítima Internacional. Depois da tragédia do ferry «Estónia», em 1994, com a perda de 852 vidas humanas, o Conselho de Ministros dos Transportes havia solicitado à Comissão Europeia que apresentasse propostas para garantir as melhores normas de segurança possíveis aos passageiros que viajam de ou para portos comunitários.

1.2. A proposta, que constitui o seguimento da legislação adoptada pelo Conselho em 1995 com vista a tornar obrigatório para os ferries ro-ro <sup>(2)</sup> o código internacional de gestão de segurança (código ISM) e da proposta de directiva que introduz um sistema de registo obrigatório das pessoas que viajam em navios de passageiros <sup>(3)</sup>, tem como objectivos principais:

- realizar uma maior harmonização das normas internacionais em matéria de segurança;
- garantir a eficaz aplicação das normas e da correspondente legislação comunitária;
- assegurar a transparência das condições exigidas pela gestão de serviços regulares de ferries ro-ro e de embarcações de alta velocidade à partida e com destino a portos comunitários, e isto para todas as partes interessadas, seja a administração do Estado de acolhimento e de bandeira, sejam as companhias.

1.3. A proposta de directiva tem por objectivo:

- enumerar as condições de segurança dos navios e dos ferries que as companhias devem satisfazer;

- estabelecer um método de inspecção para verificar, previamente à entrada em serviço das embarcações, se as condições atrás citadas estão preenchidas, e são controladas a intervalos regulares;
- assegurar a participação dos Estados de acolhimento nas investigações de acidentes marítimos;
- evitar desnecessárias inspecções alargadas pelo Estado do porto (PSC);
- facilitar a exploração ou a transferência para serviços semelhantes de navios ou embarcações considerados conformes às exigências.

1.4. A proposta de directiva tem por finalidade garantir um regime de segurança comum a todos os navios e embarcações, independentemente da bandeira que arvoram. Os navios devem estar equipados com um dispositivo de registo de dados de viagem equivalente à caixa negra dos aviões a fim de registar informações que poderão ser úteis para a investigação de acidentes. As companhias devem garantir que o comandante dispõe de informações adequadas provenientes de sistemas costeiros de orientação náutica ou de outros sistemas de informação estabelecidos pelos Estados-Membros nos termos do nº 2 do artigo 10º.

1.4.1. A Comissão sublinha a necessidade de uma nova directiva porquanto os objectivos em vista não poderão ser alcançados através da Directiva 95/21/CE <sup>(4)</sup> («Port State Control») que apenas abrange a inspecção de um mínimo de 25 % dos navios estrangeiros que escalem os portos dos Estados-Membros. Acresce ainda que, ao contrário da Directiva 95/21/CE, a presente proposta se destina a todos os ferries e navios de alta

<sup>(1)</sup> JO C 108 de 7.4.1998, p. 123.

<sup>(2)</sup> Regulamento do Conselho (CE) nº 3051/95 de 8 de Dezembro de 1995 relativo à segurança dos ferries roll-on/roll-off (ferries ro-ro) — JO L 320 de 30.12.1995, p. 14. Parecer do CES: JO C 236 de 11.9.1995, p. 42.

<sup>(3)</sup> Proposta de directiva do Conselho relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros — JO C 31 de 31.1.1997, p. 5. Parecer do CES: JO C 206 de 7.7.1997, p. 111.

<sup>(4)</sup> Directiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspecção pelo Estado do porto) — JO L 157 de 7.7.1995, p. 1). Parecer do CES: JO C 393 de 31.12.1994, p. 50.

velocidade, independentemente de operarem no tráfego doméstico ou internacional.

## 2. Observações na generalidade

2.1. O Comité acolhe favoravelmente a proposta por considerá-la de molde a reforçar a segurança dos passageiros que viajam de e para os portos comunitários e das respectivas tripulações.

2.2. A instituição de um regime obrigatório de vistoria alargado parece ser um modo satisfatório de realizar o objectivo almejado dada a diferente natureza do emprego entre Estados-Membros devido à diversidade de navios e de rotas. Embora se reconheça a necessidade de aplicar o direito internacional e as resoluções da OMI, este regime é desejável. Verifica-se que a Comissão ponderou a possibilidade de reservar o direito de explorar serviços de transporte público aos operadores comunitários, o que, embora simplificando o procedimento de regulamentação graças à aplicação directa do direito comunitário, foi considerado pela Comissão contrário à sua política de abertura de mercados.

2.2.1. A solução alternativa, tendo em conta o mercado interno e a política de abertura de mercados, revelar-se-á eficaz à luz das normas e dos princípios acordados internacionalmente se houver mecanismos de inspecção e de aplicação satisfatórios. Neste contexto, a definição do conceito de «Estado de acolhimento» é correcta mas carece de requisitos, obrigações e responsabilidades adicionais e deve abranger todos os navios e embarcações, caso contrário acaba por coincidir com o conceito de «Estado do porto».

2.2.2. Os requisitos adicionais destinados a melhorar a segurança devem ser transparentes e concretos de modo a captar a confiança do público. Para ganhar e manter esta confiança é necessário adoptar uma abordagem coerente e dinâmica em toda a Comunidade.

2.3. O conceito de um procedimento de investigação eficiente e eficaz de acidentes que envolva, além do Estado de bandeira ou de porto, os Estados de partida ou de destino desses navios ou embarcações é desejável e essencial como meio de tranquilizar os cidadãos desses Estados quanto à condução das investigações.

2.4. Acolheu-se com agrado a aplicação obrigatória do Código ISM. A sua eficácia depende, porém, da

introdução de um regime obrigatório de vistoria e controlo satisfatório.

2.5. Acolhe-se positivamente a referência à introdução de um registo obrigatório de passageiros, que é essencial para as autoridades responsáveis por operações de socorro e salvamento. Neste contexto, remete-se para um anterior parecer do Comité Económico e Social<sup>(1)</sup> sobre a proposta da Comissão relativa à introdução do registo obrigatório de passageiros.

## 3. Observações na especialidade

3.1. O Comité regista a inclusão na directiva de embarcações de alta velocidade de passageiros dado que entram em concorrência directa com os ro-ro. Em alguns Estados-Membros, os ro-ro e as embarcações de alta velocidade de mercadorias são também incluídos no âmbito da directiva, quando transportam passageiros.

3.2. Não devem ser previstas derrogações aos requisitos de segurança antes de um navio entrar em serviço ou por ocasião das vistorias periódicas.

3.3. Ainda que a Comissão reconheça que alguns Estados-Membros devem aumentar o número de inspectores qualificados para poderem conformar-se aos requisitos prescritos, deveria ser considerada a questão dos recursos financeiros necessários para o efeito.

## 4. Observações específicas sobre os artigos e anexos

### 4.1. Artigo 5º

4.1.1. Embora reconheça ser desnecessário repetir o que é por demais evidente, o Comité considera necessário assegurar que, no caso de o organismo de regulamentação de um Estado-Membro delegar a realização das vistorias previstas por lei em relação aos navios e embarcações de alta velocidade que arvoem a sua bandeira, o Estado de acolhimento deverá ter opção de verificação. Isto deveria aplicar-se enquanto o protocolo relativo ao sistema harmonizado de vistorias e certificação de 1998 não entrar em vigor. Os artigos 5º e 6º deveriam estipular que caberá aos Estados de acolhimento velar pelo cumprimento das disposições.

4.1.2. O Comité acolhe com agrado a obrigação de instalar um dispositivo de registo de dados de viagem (VDR) conforme às normas técnicas fixadas no âmbito da OMI.

<sup>(1)</sup> Proposta de directiva do Conselho relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros — JO C 31 de 31.1.1997, p. 5. Parecer do CES: JO C 206 de 7.7.1997, p. 111.

#### 4.2. Artigo 6º

4.2.1. Acolhe-se favoravelmente o facto de a proposta se referir à falta de cooperação dos Estados de bandeira e à possibilidade de o operador poder recorrer à bandeira de um outro Estado. É importante que o Estado de bandeira disponha da infra-estrutura administrativa necessária para manter o sistema de segurança instituído à escala da UE.

#### 4.3. Artigo 7º

4.3.1. O documento não contém qualquer disposição relativa aos custos da vistoria inicial antes de um navio ou embarcação iniciar um serviço ou das vistorias realizadas de acordo com as disposições previstas no nº 3. Deve ter-se em conta esta questão.

4.3.2. Relativamente a outras vistorias que não as mencionadas no nº 3 e na falta de disposições específicas sobre custos das vistorias, presume-se que se aplicam as disposições da Directiva 95/21/CE.

4.3.3. Embora aceitando ser necessário que uma das vistorias sem aviso se realize durante uma travessia regular, o Comité considera que a segunda não deveria ser obrigatória.

#### 4.4. Artigo 8º

4.4.1. A disposição que prevê a avaliação conjunta por uma equipa de inspectores qualificados dos Estados de acolhimento envolvidos é saudada na medida em que constitui um meio de suprimir as incoerências e de reduzir os inconvenientes para as companhias. No entanto, impõe-se que seja clarificado o aspecto relativo à coordenação de responsabilidades quando estiverem envolvidos mais do que um Estado de acolhimento. É necessário também clarificar as disposições transitórias relativas a navios e embarcações já ao serviço.

#### 4.5. Artigo 9º

4.5.1. É vista com agrado a criação de um mecanismo que garanta a inclusão do(s) «Estado(s) de acolhimento» no processo de investigação. No entanto, é necessário

clarificar melhor a relação e o envolvimento do(s) Estado(s) de acolhimento e de bandeira nessa investigação.

4.5.2. O Comité atribui grande importância ao estabelecimento pelos Estados-Membros de procedimentos aprofundados e completos para a investigação de acidentes marítimos, que envolvam todas as partes interessadas e estejam em conformidade com o disposto na regra 21 do capítulo I da Convenção SOLAS.

#### 4.6. Anexo 3

4.6.1. É necessário fazer referência às cartas náuticas e às publicações (ou então incluir tal referência no anexo 5).

4.6.2. Acolhem-se com agrado as disposições referentes à avaliação da fadiga em geral e da resultante de escalas de serviço da tripulação. Neste contexto, são tidas em conta as disposições da OMI e OIT como medidas de comparação adequadas.

#### 4.7. Anexo 5

4.7.1. Acolhem-se com agrado as prescrições constantes do ponto 8 de proibir que os passageiros acedam aos espaços de categoria especial e aos espaços de carga ro-ro fechados quando o navio está a navegar. O requisito está em conformidade com os objectivos das regras da Convenção SOLAS II-1 / 20-3 (e com o capítulo II-1/B/17.2 do Anexo 1 da Directiva 98/18/CE) sobre o «Acesso aos pavimentos ro-ro». Contudo, dever-se-ia tomar em consideração esta questão, dado existirem informações de que em determinadas rotas esta medida não tem sido respeitada.

#### 4.8. Anexo 6

4.8.1. Relativamente ao nº 3, propõe-se substituir a expressão «mais correntemente falada no mar» por «usada para a comunicação a bordo».

4.8.2. Quanto ao nº 4, propõe-se que seja feita referência não só à Convenção SOLAS de 1974, mas também aos critérios definidos no anexo VII à Directiva sobre inspecção pelo Estado do porto de 1995.

Bruxelas, 9 de Setembro de 1998.

O Presidente  
do Comité Económico e Social  
Tom JENKINS