

— incluir, no artigo 20.º da proposta, a revogação da Decisão 76/641/CEE do Conselho (e não apenas a revogação da Decisão 73/391/CEE do Conselho), visto a rubrica «Decisão revogada com a sua alteração» do anexo III da proposta mencionar igualmente a Decisão 76/641/CEE do Conselho.

2.6 Dever-se-ia prestar especial atenção à exactidão das traduções, tendo em conta que qualquer imprecisão pode levar a incertezas jurídicas e, conseqüentemente, a uma aplicação errónea do texto.

Bruxelas, 30 de Junho de 2004.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Roger BRIESCH

Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à aplicação do Código Internacional de Gestão da Segurança na Comunidade»

COM(2003) 767 final — 2003/0291 (COD)

(2004/C 302/05)

Em 13 de Janeiro de 2004, o Conselho decidiu, nos termos do artigo 80.º, n.º 2, do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a proposta *supra* mencionada.

Incumbida a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-estrutura e Sociedade da Informação da preparação dos correspondentes trabalhos, emitiu parecer em 10 de Maio de 2004 (relatora: A. BREDIMA-SAVOPOULOU).

Na 410.ª reunião plenária de 30 de Junho e 1 de Julho de 2004 (sessão de 30 de Junho), o Comité Económico e Social Europeu aprovou, por 115 votos a favor, 2 votos contra e 4 abstenções, o presente parecer:

1. Introdução

1.1 O Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição (Código Internacional de Gestão da Segurança – Código ISM) foi adoptado pela Organização Marítima Internacional (OMI) em 1979 com o objectivo de promover uma cultura da segurança e a sensibilização para o ambiente no sector dos transportes marítimos. A OMI decidiu, em 1994, tornar o código obrigatório, mediante a incorporação de um novo capítulo IX «Gestão para a exploração segura de navios» na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1974 (SOLAS).

1.2 A aplicação obrigatória do Código ISM decorreu em duas fases. Em 1 de Julho de 1998, passou a ser obrigatório para as companhias que exploram navios de passageiros, navios petroleiros, navios químicos, navios de transporte de gás e navios graneleiros, de arqueação bruta igual ou superior a 500 toneladas, no tráfego internacional. Em 1 de Julho de 2002, tornou-se obrigatório para as companhias que exploram outros navios de carga, de arqueação bruta igual ou superior a 500 toneladas, no tráfego internacional marítimo.

1.3 Na sequência da catástrofe do «Estonia», a UE decidiu aplicar de forma antecipada o Código ISM aos navios transbordadores ro-ro de passageiros no tráfego internacional e doméstico na Comunidade, mediante a aprovação pelo Conselho do Regulamento (CE) n.º 3051/95, de 8 de Dezembro de 1995 ⁽¹⁾, que entrou em vigor em 1 de Julho de 1996. O CESE apoiou sem reservas esta medida no parecer emitido sobre o assunto ⁽²⁾.

1.4 O dito regulamento foi alterado duas vezes: a) pelo Regulamento (CE) n.º 179/1998 ⁽³⁾ que versa sobre a aplicação uniforme das disposições do Código ISM sobre documentos de conformidade e certificados de gestão da segurança aos transbordadores ro-ro que efectuam serviços regulares com partida ou destino em portos da União Europeia e b) pelo Regulamento (CE) n.º 1970/2002 ⁽⁴⁾ que tem em conta as alterações subseqüentes ao Código ISM adoptadas pela OMI. Este último regulamento entrou em vigor em 26 de Novembro de 2002.

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 3051/95 do Conselho, de 8 de Dezembro de 1995, relativo à gestão da segurança dos ferries roll-on/roll off de passageiros (ferries ro-ro), JO L 320 de 30/12/1995, p. 14.

⁽²⁾ JO C 236 de 11.9.1995, p. 42.

⁽³⁾ JO L 19 de 24.1.1998 p. 35.

⁽⁴⁾ JO L 302 de 6.11.2002, p. 3.

2. Proposta da Comissão

2.1 Quando o Regulamento (CE) n.º 3051/95 foi adoptado, os Estados-Membros e o Parlamento Europeu declararam que a aplicação do Código ISM aos navios transbordadores ro-ro de passageiros era uma prioridade e constituía a primeira de uma série de iniciativas destinadas a reforçar a segurança marítima.

2.2 O regulamento em apreço tem carácter mais geral, substituirá o Regulamento (CE) n.º 3051/95 e o seu principal objectivo é facilitar a aplicação correcta, rigorosa e harmonizada do código em todos os Estados-Membros e países aderentes. O regulamento proposto pretende manter paralelamente as regras ISM comunitárias aplicáveis aos navios transbordadores ro-ro que efectuem serviços regulares com partida ou destino em portos da União Europeia, qualquer que seja o seu pavilhão.

2.3 Todas as companhias marítimas que explorem os seguintes navios terão de aplicar o regulamento:

- navios de carga que arvoram pavilhão de um Estado-Membro e operam no tráfego doméstico ou internacional;
- navios de passageiros que arvoram pavilhão de um Estado-Membro e operam no tráfego internacional;
- navios de passageiros que operam no tráfego doméstico nas zonas marítimas das classes A e B, conforme definido no artigo 4.º da Directiva 98/18/CE, qualquer que seja o seu pavilhão;
- navios transbordadores ro-ro de passageiros que efectuem serviços regulares com partida ou destino em portos dos Estados-Membros da Comunidade, qualquer que seja o seu pavilhão; e
- navios de carga que efectuem serviços feeder de cabotagem com partida ou destino em portos dos Estados-Membros da Comunidade, qualquer que seja o seu pavilhão.

2.4 O âmbito de aplicação do regulamento tem por base as disposições do capítulo IX da Convenção SOLAS e inclui todos os navios abrangidos pela convenção que arvorem pavilhão de um Estado-Membro, mesmo que operem no tráfego doméstico. No entanto, relativamente aos navios de passageiros que operam no tráfego doméstico, as suas disposições aplicar-se-ão apenas aos que operam a mais de 5 milhas da costa, independentemente, todavia, do seu pavilhão.

2.5 Todas as companhias de navegação que operem um ou mais dos referidos navios estarão submetidas ao Código ISM, reproduzido no título I do anexo. Os Estados-Membros terão de cumprir as directrizes sobre o processo de certificação (disposições destinadas às administrações e relativas à aplicação do Código ISM), em conformidade com o disposto no título II do anexo.

3. Observações na generalidade

3.1 O Código ISM é uma das medidas mais significativas da OMI na área da segurança marítima porque proporciona um quadro de referência para a aplicação das Convenções da OMI. O ponto de vista do CESE, vertido em pareceres anteriores, é que o Regulamento (CE) n.º 3051/95 cumpriu um objectivo útil ao antecipar de dois anos a aplicação do Código ISM aos navios transbordadores ro-ro de passageiros e ao alargar a sua aplicação a esses navios que operam no tráfego doméstico marítimo.

3.2 O CESE, no que toca às empresas que exploram navios de passageiros e de carga no tráfego internacional, faz notar que o objectivo do regulamento proposto já foi atingido, uma vez que a obrigação de aplicar o Código ISM decorre da Convenção SOLAS. E o mesmo ocorreu, para as empresas que exploram transbordadores ro-ro de passageiros no tráfego doméstico, mediante a aplicação do Regulamento (CE) n.º 3051/95.

3.3 O motivo fundamental apontado pela Comissão na justificação da proposta é que a transposição integral do Código ISM e das directrizes pertinentes da OMI para a legislação comunitária reforçará a aplicação efectiva daquele código na UE. O CESE concorda com a justificação e subscreve tal objectivo na medida em que se refere a navios a que o Código ISM já é aplicável. No entanto, quanto ao valor acrescentado que a extensão da aplicação do Código ISM a outros tipos de navios possa trazer, o CESE tece os seguintes comentários.

3.3.1 O Código ISM surgiu de uma iniciativa industrial como instrumento voluntário para promover a qualidade da navegação. A experiência com a aplicação obrigatória do Código ISM a todos os navios desde a primeira fase em 1998, revelou, como se antevia, os pontos fortes e fracos do código. Gerou-se um certo consenso em torno da necessidade de um melhor entendimento por parte da comunidade marítima (Estados de pavilhão, sociedades de classificação e companhias de navegação) dos objectivos do código, a fim de melhorar as relações entre as organizações que emitem os certificados e produzir normas uniformes de formação para os auditores encarregues de verificar o cumprimento do Código ISM. A pedra angular de um bom sistema de gestão da segurança é o empenhamento a partir do topo. Em matéria de segurança marítima e de prevenção da poluição, são o empenhamento e a motivação de todos que determinam o resultado final. Sem o entendimento do sector marítimo, o Código ISM poderia não passar de um mero exercício teórico, como os cépticos predizem.

3.3.2 Hoje em dia, a avaliação dos riscos é largamente utilizada como instrumento objectivo e válido para apreciar as melhorias em termos de segurança. Com base nesta abordagem e considerada a necessidade expressa, a aplicação obrigatória do Código ISM na UE aos transbordadores ro-ro de passageiros que efectuem serviços regulares com partida ou destino em portos dos Estados-Membros da Comunidade tinha plena justificação e foi subscrita. Pelos mesmos motivos, a aplicação das directrizes aos demais navios que operam no tráfego doméstico na Comunidade tem sido judiciosamente deixada ao critério das administrações nacionais em virtude do princípio da subsidiariedade. O CESE não tem conhecimento de qualquer legislação nacional que alargue a aplicação obrigatória do Código ISM aos navios que operam no tráfego doméstico.

3.3.3 O Código ISM, concebido para os navios que operam no tráfego internacional e que, por isso, estão distantes das administrações e das companhias, impõe obrigações significativas às companhias e aos navios por elas explorados, exige o cumprimento das convenções internacionais e fomenta a adesão às normas industriais. Ademais, o regime de segurança dos navios de carga que operam exclusivamente no tráfego doméstico é regulado pela legislação nacional e esses navios poderão, implicitamente, ter de cumprir o regime aplicável aos navios de carga que operam no tráfego internacional.

3.3.4 Preocupa o CESE, enquanto defensor, entre outros, dos interesses das pequenas e médias empresas na Europa, a aplicação obrigatória do Código ISM às companhias de navegação de pequena e média dimensão que operam exclusivamente no tráfego doméstico. À luz do exposto, a proposta de regulamento deveria ter em consideração as formalidades burocráticas e o custo que comportaria a sua aplicação aos navios de tais companhias. Seriam, pois, necessárias uma aplicação flexível e/ou a previsão de derrogações.

4. Observações na especialidade

4.1 Artigo 3.º — Aplicação

4.1.1 O CESE crê que podem ser necessárias derrogações por motivos de ordem prática nos casos de pequenos navios de carga e navios de passageiros que operam no tráfego doméstico e, especialmente, quando a frota está sob a exploração directa ou a supervisão do seu proprietário.

4.2 Artigo 4.º — Prescrições relativas à gestão da segurança

4.2.1 Os navios acima mencionados poderão, implicitamente, ter de cumprir o regime aplicável aos navios de carga que operam no tráfego internacional. O CESE entende que o regulamento deveria indicar claramente as prescrições essenciais do Código ISM que podem ser relevantes para tais navios.

4.3 Artigo 5.º — Certificação

4.3.1 O CESE subscreve a aplicação obrigatória do processo de certificação, que constitui a principal justificação válida do regulamento proposto.

4.3.2 Cabe notar, no que diz respeito aos n.ºs 2 e 6, que os documentos de conformidade e os certificados de gestão da segurança, respectivamente, também podem ser emitidos por uma administração a pedido do Governo do Estado de pavilhão.

4.3.3 O CESE mantém que os n.ºs 4 e 9 do artigo 5.º, devem ser clarificados e racionalizados à luz do disposto no Código ISM na medida em que impõem restrições escusadas e suscitam confusão.

4.4 Artigo 7.º — Procedimento de salvaguarda

4.4.1 O procedimento de salvaguarda não envolve, como devia, o Estado-Membro ou o Estado de pavilhão que emitiu o documento de conformidade e que pode ter de suspender a validade ou retirar o documento.

4.5 Artigo 9.º — Apresentação de relatórios

4.5.1 O artigo faz referência a um modelo harmonizado para apresentação dos relatórios estabelecido pela Comissão,

sem indicar, porém, sobre que matéria deverão versar. Conviria esclarecer se os relatórios devem incidir sobre o cumprimento pelos Estados-Membros e, mais concretamente, sobre o processo de certificação, ou sobre o cumprimento pelas companhias de navegação e respectivas frotas, no âmbito do controlo pelo Estado de pavilhão e pelo Estado de porto.

4.6 Artigo 13.º — Entrada em vigor

4.6.1 Na sequência das observações formuladas a propósito dos artigos 3.º e 4.º, o CESE reputa adequado o período transitório de um ano concedido aos navios de carga e de passageiros que operam exclusivamente no tráfego doméstico.

5. Conclusões

5.1 O CESE subscreve a transposição integral do Código ISM e das directrizes relevantes da OMI para a legislação comunitária mediante o novo regulamento que altera o Regulamento (CE) n.º 3051/95. No entanto, em termos reais, o valor acrescentado pela extensão do âmbito de aplicação do regulamento proposto poderia ser limitado, dado que os navios que operam no tráfego internacional e os transbordadores ro-ro de passageiros que operam no tráfego doméstico já cumprem o Código ISM.

5.2 O CESE faz notar que a experiência com a aplicação obrigatória do Código ISM a todos os navios desde a primeira fase em 1998 revelou os seus pontos fortes e fracos. Todo o sector marítimo envolvido na aplicação do Código ISM deverá entender os seus objectivos, pois, sem isso, poderia não passar de um mero exercício teórico, como os cépticos predizem. A necessidade é ainda mais premente no que toca às companhias de navegação e aos navios que até à data estavam excluídos da aplicação do Código ISM.

5.3 A iniciativa de alargar a aplicação do Código ISM a todos os navios que operam no tráfego doméstico precisa de ser revista a bem da flexibilidade. Inadvertida e desproporcionalmente, novos tipos de navios poderão ter de cumprir o regime aplicável a navios que operam no tráfego internacional, o que comportará provavelmente custos insustentáveis, sobretudo no caso de navios sob a exploração directa ou supervisão do seu proprietário. O processo de certificação previsto no regulamento proposto terá de ser adaptado a fim de não impor restrições inúteis às pequenas e médias empresas que operam no tráfego doméstico. Por isso, poderá ser necessário prever derrogações ou, em alternativa, indicar claramente as prescrições essenciais do Código ISM que são relevantes para tais navios.

Bruxelas, 30 de Junho de 2004.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu
Roger BRIESCH