



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 23.8.2005  
COM(2005) 379 final

2003/0291 (COD)

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU**

**nos termos do n.º 2, segundo parágrafo, do artigo 251.º do Tratado CE**

**relativa à**

**posição comum do Conselho tendo em vista a adopção de um Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à aplicação do Código Internacional de Gestão da Segurança (Código ISM) na Comunidade**

## COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU

nos termos do n.º 2, segundo parágrafo, do artigo 251.º do Tratado CE

relativa à

**posição comum do Conselho tendo em vista a adopção de um Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à aplicação do Código Internacional de Gestão da Segurança (Código ISM) na Comunidade**

### 1- HISTORIAL DO PROCESSO

Data do envio da proposta ao PE e ao Conselho (documento COM(2003) 767 final – 2003/0291 (COD)):	11-12-2003
Data do parecer do Comité Económico e Social Europeu:	30-06-2004
Data do parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura:	10-03-2004
Data da adopção da posição comum:	18-07-2005

### 2 OBJECTIVO DA PROPOSTA DA COMISSÃO

O objectivo da proposta é integrar o Código Internacional de Gestão da Segurança (International Safety Management Code) no direito comunitário.

Na sequência do acidente do *Estonia*, o Conselho adoptou o Regulamento (CE) n.º 3051/95, de 8 de Dezembro de 1995, que se limitava à gestão da segurança dos *ferries roll-on/roll off* de passageiros.

Na medida em que o Código ISM passou a ser aplicável, a título obrigatório, a todos os tipos de navios que efectuem transportes internacionais, a proposta da Comissão tem por objectivo substituir o Regulamento (CE) n.º 3051/95 do Conselho por um regulamento de carácter geral. Na prática, este projecto tem em vista a aplicação do Código ISM, de acordo com a sua filosofia de uma abordagem global, às companhias que operam todos os tipos de navios com pavilhão de um dos Estados-Membros da Comunidade bem como aos navios, independentemente do pavilhão que arvoram, que efectuem transportes domésticos na UE e aos *ferries* ro-ro de passageiros que efectuem serviços regulares com destino ou partida dos portos europeus.

O objectivo do regulamento proposto é promover a gestão da segurança e a segurança da exploração dos navios que efectuem viagens domésticas e internacionais e a prevenção da poluição marinha por eles provocada. O regulamento tem igualmente por objectivo introduzir as alterações ao Código ISM que completam as disposições relativas à validade dos certificados de conformidade e dos certificados intermédios e à forma dos certificados. Tais alterações entraram em vigor em 1 de Julho de 2002 no âmbito da Convenção SOLAS (Resolução da OMI (MSC.104 (73))).

O projecto prevê igualmente obrigações de controlo e de apresentação de um relatório anual à Comissão e a criação de um sistema de sanções pelos Estados-Membros.

### **3 COMENTÁRIOS SOBRE A POSIÇÃO COMUM**

Se o Parlamento Europeu aprovou a proposta sem relatório nem alterações, o Conselho introduziu uma série de alterações que não modificam os objectivos nem o espírito da proposta.

#### **- definições**

As alterações introduzidas pela posição comum têm por objectivo alargar o âmbito de aplicação do projecto de regulamento a outras embarcações, nomeadamente as embarcações de alta velocidade, as unidades móveis de perfuração e os submarinos de turismo, bem como à arqueação bruta dos navios.

Deste ponto de vista, a posição comum torna mais coerentes as definições dos diversos actos legislativos em vigor.

#### **- âmbito de aplicação**

O projecto da Comissão efectuava uma distinção entre cada tipo de navio, com indicação da nacionalidade do pavilhão ou aplicável a todos os pavilhões, e a natureza – internacional ou nacional - das viagens efectuadas.

A posição comum coloca em pé de igualdade os navios que arvoram pavilhão dos Estados-Membros e os que arvoram pavilhão dos países terceiros, quando estes operam em serviços regulares, enquanto navios de carga e de passageiros.

#### **- exigências de gestão da segurança**

A posição comum estabelece uma relação entre o âmbito de aplicação e as disposições do código que lhe são aplicáveis.

#### **- certificação e verificação**

O projecto de regulamento previa dois artigos distintos (artigos 5.º e 6.º) A posição comum aborda ambos os temas num mesmo artigo, suprimindo todas as disposições que já constavam da parte B do anexo II e remete para esse anexo.

#### **- procedimento de salvaguarda**

O projecto retomava o procedimento previsto no Regulamento (CE) n.º 3051/95. A posição comum suprime este artigo que, na prática, nunca foi utilizado.

#### **- derrogações**

Esta disposição não existia no projecto de regulamento. O objectivo é reduzir os encargos administrativos das pequenas companhias marítimas ou de certos navios que operam exclusivamente no âmbito de viagens domésticas, permitindo-lhes estabelecer derrogações parciais ou totais a determinadas disposições do Código ISM (n.ºs 6, 7, 9, 11 e 12 da parte A), salvaguardando simultaneamente a filosofia do Código ISM.

A posição comum prevê que os Estados-Membros notifiquem previamente à Comissão as medidas nacionais equivalentes (artigo 5.a) e o procedimento aplicável ao reconhecimento pela Comissão.

#### **- validade, aceitação e reconhecimento dos certificados**

Estas disposições não existiam, enquanto tais, no projecto de regulamento, mas constavam das disposições que foram reformuladas por ocasião das negociações com o Conselho (artigos 5.º e 6.º).

A posição comum coloca em pé de igualdade a verificação da validade, da aceitação e do reconhecimento dos certificados dos navios que arvoram pavilhão dos Estados-Membros e dos que arvoram pavilhão dos países terceiros.

#### **- procedimento de comitologia**

A posição comum já não aplica o procedimento de comitologia à questão do prazo de validade dos certificados.

#### **- entrada em vigor**

A posição comum prorroga por um ano a entrada em vigor do regulamento para os navios que ainda não são actualmente abrangidos pelo Código ISM) (ou seja, os navios distintos dos *ferries* ro-ro de passageiros que operam no âmbito do tráfego doméstico). As disposições são-lhes por conseguinte aplicáveis dois anos após a entrada em vigor do regulamento.

## **4 CONCLUSÕES**

A Comissão reconhece que a posição comum não altera os objectivos nem o espírito da sua proposta, podendo assim conceder-lhe o seu apoio.