

PT

PT

PT



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 11.6.2008
COM(2008) 208 final

2005/0238 (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 adoptada pelo Conselho tendo em vista a adopção
de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho
relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto (reformulação)**

(apresentada pela Comissão)

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 adoptada pelo Conselho tendo em vista a adopção
de uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho
relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto (reformulação)**

1. HISTORIAL

Data de transmissão da proposta ao PE e ao Conselho [documento COM(2005) 588 final – 2005/0238 (COD)]	24.01.2006
Data do parecer do Comité das Regiões	15.06.2006
Data do parecer do Comité Económico e Social Europeu	13.09.2006
Data do parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura	25.04.2007
Data de transmissão da proposta alterada	
Data de adopção da posição comum	

2. OBJECTIVO DA PROPOSTA DA COMISSÃO

A proposta de reformulação da Directiva 95/21/CE relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto é uma de uma série de medidas destinadas a reforçar e complementar o arsenal legislativo no domínio da segurança marítima.

Além do necessário exercício de consolidação da directiva num texto único a fim de lhe dar mais coerência, é objectivo da Comissão reformar em profundidade o sistema de inspecção de navios pelo Estado do porto para o centrar nos navios que não cumprem as normas e fazem, assim, concorrência desleal à frota europeia de qualidade.

O objectivo é duplo: por um lado, substituir o objectivo individual, por Estado-Membro, de inspecção de 25% dos navios, por um objectivo colectivo, à escala da União Europeia, de inspecção da totalidade dos navios. Por outro lado, efectuar inspecções mais frequentes aos navios com perfil de risco elevado. Demasiados navios desrespeitadores das normas passam hoje nas malhas da rede. O novo sistema permitirá evitá-lo, recompensando ao mesmo tempo os navios de qualidade com menos inspecções, o que contribuirá igualmente para uma utilização mais eficaz dos recursos.

Os navios desrespeitadores das normas que apenas transitam nas águas europeias sem fazerem escala num porto representam um risco especial. É por isso que a Comissão se propõe igualmente reforçar as inspecções nos fundeadouros ao largo.

A Comissão propõe, além disso, o reforço do regime de proibição de acesso, alargando-o a todas as categorias de navios, instituindo um período mínimo de proibição e tornando-a definitiva para os navios que já tenham sido objecto de duas decisões de proibição de acesso e que sejam immobilizados pela terceira vez. Propõe igualmente a publicação da lista negra das companhias de navegação com baixo nível de desempenho.

Finalmente, a proposta apoia-se, no que toca aos aspectos técnicos, nos trabalhos dos peritos no âmbito do Memorando de Paris (MOU de Paris) para a inspecção de navios pelo Estado do porto.

3. OBSERVAÇÕES SOBRE A POSIÇÃO COMUM

A posição comum do Conselho, adoptada por unanimidade (com a abstenção de Malta), subscreve em geral os princípios e as modalidades essenciais propostos pela Comissão para a aplicação do novo regime de inspecção. O Conselho dá o seu apoio a este novo regime, que prevê o controlo de 100% dos navios, com prioridade para os de menor qualidade.

A Comissão subscreve a abordagem do Conselho em matéria de flexibilidade do novo regime de inspecções. Este mecanismo é com efeito essencial para garantir suficiente flexibilidade no funcionamento do novo regime. No entanto, no que diz respeito ao limite máximo autorizado de inspecções não efectuadas, a Comissão considera que a percentagem de 5% que propôs, e que aliás corresponde ao previsto na directiva actual, é realista. A Comissão não pode, por conseguinte, aceitar que esta percentagem seja elevada para 10% para os navios de risco baixo ou médio, como prevê o Conselho, porque isso enfraqueceria o objectivo principal do novo regime de inspecções, a saber, a inspecção de todos os navios que frequentam os portos da União Europeia.

Todavia, o Conselho afasta-se significativamente da proposta da Comissão numa questão importante, substituindo a proibição de acesso definitiva por uma proibição temporária, que pode ser levantada findos 36 meses com base em vários critérios. A Comissão não pode concordar com a posição do Conselho nesta matéria.

Embora em menor grau, é igualmente problemático o tratamento que o Conselho dá na posição comum à questão das inspecções em fundeadouros. Com efeito, o Conselho não aceitou a inclusão dos navios fundeados fora dos portos no âmbito de aplicação da directiva, limitando-se a remeter para o conceito de jurisdição do porto. A construção proposta pelo Conselho poderá ser interpretada de forma distinta e restritiva pelos Estados-Membros e esvaziar potencialmente de sentido esta disposição. Ora, a Comissão considera essencial poder-se inspeccionar os navios fundeados. O próprio Conselho exprimiu esse desejo após o acidente do *Prestige*. Os navios desrespeitadores das normas que apenas transitam nas águas europeias sem fazerem escala num porto representam um risco especial. A inspecção destes navios pelo Estado do porto quando se encontram fundeados pode ser a única maneira de os controlar.

4. OBSERVAÇÕES PORMENORIZADAS

4.1. Alterações aceites pela Comissão e incorporadas total ou parcialmente na posição comum

As alterações 1, 4, 5, 7, 15, 16, 18, 19, 22, 26, 27, 30, 32, 33, 38, 53, 55, 72, 83, 84, 86, 87, 90, 94, 95, 98, 101, 102, 105 e 106 constituem esclarecimentos úteis, nomeadamente do ponto de vista técnico, da proposta da Comissão. As disposições do sistema de inspecção existente que se tornaram obsoletas são utilmente suprimidas, enquanto as modalidades do novo regime de inspecção são precisadas, tendo em conta a evolução dos trabalhos dos peritos no âmbito do Memorando de Paris para a inspecção de navios pelo Estado do porto.

4.2. Alterações aceites pela Comissão mas não incorporadas na posição comum

As alterações 2, 3, 6, 8, 9, 14, 20, 24, 25, 28, 29, 31, 39, 41, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 69, 70, 71, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 81, 85, 88, 89, 92, 97, 99, 100 e 103 constituíam, no entender da Comissão, esclarecimentos úteis ao texto da sua proposta. A Comissão lamenta, por conseguinte, que o Conselho não as tenha incluído na posição comum.

A alteração 17, que introduzia uma definição de “porto”, permitia (modificando ligeiramente o teor desta definição) incluir os fundeadouros no âmbito de aplicação da directiva.

Finalmente, a alteração 54, relativa à proibição de acesso e mais particularmente à proibição definitiva, tinha sido aceite pela Comissão.

4.3. Alterações rejeitadas pela Comissão e não incorporadas na posição comum

A alteração 73 é improdutivo, na medida em que introduz tarefas para a Agência Europeia de Segurança Marítima, sendo que as tarefas da Agência são descritas adequadamente no regulamento horizontal n.º 1406/2002 que a institui.

A alteração 91, relativa à redução do intervalo para inspecção dos navios de baixo risco de 24/36 para 24/30 meses, não corresponde ao objectivo geral da proposta da Comissão, que consiste em reduzir o ónus que as inspecções representam para os navios de qualidade.

Por último, a parte das alterações 34, 36 e 37 relativa às modalidades de repartição das inspecções entre os Estados-Membros é rejeitada por excluir toda e qualquer possibilidade de recurso a um mecanismo de flexibilidade para a realização das inspecções. Tal mecanismo é no entanto indispensável para garantir o bom funcionamento do novo regime de inspecções.

5. CONCLUSÕES

A Comissão toma nota da posição comum do Conselho, adoptada por unanimidade, que em termos gerais não altera nem os objectivos nem o espírito da sua proposta, mas assinala a sua posição divergente quanto a algumas questões, nomeadamente a substituição da proibição de acesso definitiva por uma proibição temporária, bem como, embora em menor grau, a abordagem preconizada pelo Conselho em matéria de inspecções em fundeadouros e a elevação de 5 para 10% do limite máximo de inspecções não efectuadas.