Parecer do Comité das Regiões sobre:

- a «Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a segurança marítima»,
- a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 95/21/CE do Conselho 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)»,
- a «Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 94/57/CE do Conselho relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas», e
- a «Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples»

(2001/C 22/06)

O COMITÉ DAS REGIÕES,

Tendo em conta a proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 95/21/CE do Conselho 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);

Tendo em conta a proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 94/57/CE do Conselho relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas;

Tendo em conta a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples (COM(2000) 142 final — COD 2000/0065 — COD 2000/0066 — COD 2000/0067);

Tendo em conta a decisão da Comissão Europeia de 23 de Março de 2000, de consultar o Comité das Regiões nos termos dos artigos 265.º, primeiro parágrafo e 80.º n.º 2, do Tratado que institui a Comunidade Europeia;

Tendo em conta a decisão da Mesa do Comité das Regiões de 13 de Junho de 2000, de atribuir a elaboração do parecer à Comissão 3 — Redes Transeuropeias, Transportes e Sociedade da Informação, nos termos do disposto no artigo 39.º do Regimento;

Tendo em conta a Directiva 93/75/CEE do Conselho, de 13 de Setembro de 1993, relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes;

Tendo em conta o Regulamento (CEE) n.º 2158/93 da Comissão, de 28 de Julho de 1993, relativo à aplicação das alterações da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, e da Convenção internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, para efeitos do Regulamento (CEE) n.º 613/91 do Conselho;

Tendo em conta a resolução do Conselho, de 8 de Junho de 1993, sobre uma política comum de segurança marítima;

Tendo em conta a Decisão 96/587/CE da Comissão, de 30 de Setembro de 1996, relativa à publicação da lista de organizações reconhecidas que foram notificadas pelos Estados-Membros nos termos da Directiva 94/57/CE do Conselho;

Tendo em conta o projecto de parecer aprovado pela Comissão 3, em 26 de Junho de 2000 (CdR 165/2000 rev.1) (relator: G. Lamberti (I-PSE));

Considerando que as medidas destinadas a melhorar a segurança dos transportes são competência comunitária, nos termos do artigo 75.º, n.º 1, alínea c), do Tratado que institui a Comunidade Europeia;

Considerando que a matéria de segurança do transporte marítimo e as consequências da poluição têm profundas repercussões nos Estados-Membros e nas autarquias locais e que o derrame acidental de hidrocarbonetos dos petroleiros continua a ser causa de grande preocupação para a Comissão Europeia, como o demonstra o recente acidente do petroleiro Erika,

adoptou, na 35.ª reunião plenária de 20 e 21 de Setembro de 2000 (sessão de 21 de Setembro), o presente parecer.

1. Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 95/21/CE do Conselho 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)

O Comité das Regiões

1.1. Aprova a posição da Comissão de recusar o acesso aos portos da Comunidade aos navios que devido à sua idade, pavilhão ou antecedentes representem um risco para a segurança marítima e o meio marinho e destaca a utilidade da prevista publicação e disponibilização no sistema de informação Sirenac da relação dos navios aos quais haja sido recusado o acesso.

1.2. Concorde com a obrigação de os navios que apresentem um factor de selecção elevado, representando um grande risco de acidente e de poluição, serem sujeitos a inspecções em cada escala num porto da Comunidade.

1.3. Aprova a proposta de submeter os navios classificados numa das categorias do anexo V, ponto A, da directiva a uma inspecção alargada no primeiro porto em que façam escala doze meses decorridos após a última inspecção alargada efectuada num porto de um Estado-Membro, considerando que tal conduzirá sem dúvida a um melhoramento da segurança nos transportes marítimos, e concorda com a publicação das orientações obrigatórias para este tipo de inspecções que permitirão limitar o poder discricionário dos inspectores na realização de tais controlos, tornando-os o mais possível homogéneos na Comunidade.

1.4. Aprova a necessidade de definir os procedimentos que os inspectores devem seguir no caso de inspecções alargadas de algumas categorias de navios, pois que tal permite limitar o seu poder discricionário e harmonizar os controlos na Comunidade.

1.5. Considera que devem ser definidas condições claras que permitam inspecções visuais reais, eficazes e aprofundadas das partes acessíveis do navio, de modo a permitir detectar eventuais falhas estruturais, por isso o Comité convida a Comissão a criar instrumentos concretos e efectivos para o exercício das inspecções.

1.6. Concorde com a obrigação de inspecção alargada para os petroleiros com 15 anos ou mais, tendo em conta que as estatísticas demonstraram que a maioria das anomalias que imobilizaram os navios afectaram especialmente os de idade superior àquela.

1.7. Aprova, por outro lado, o dever de vigilância dos Estados-Membros para vedar o acesso a qualquer porto da Comunidade aos navios previstos no anexo V, ponto A, da directiva, nos casos previstos no novo artigo 7.º A, dado que considera esta medida adequada para desencorajar a navegação na Comunidade de navios daquela categoria.

1.8. Considera suficiente a publicação semestral pela Comissão das informações sobre os navios aos quais haja sido recusado o acesso aos portos da Comunidade pelos motivos referidos no ponto anterior.

1.9. Aprova a proposta de melhorar a informação sobre os controlos já efectuados aos navios nos portos de escala precedentes o que, designadamente, evita a repetição de inspecções e a conseqüente sobrecarga das entidades responsáveis.

1.10. Concorde com a obrigação de prestar informação sobre os resultados das inspecções aos Estados de bandeira e às sociedades de classificação, já que lhes permitirá agir mais atempadamente sobre eventuais deteriorações do navio e adoptar as necessárias medidas de reparação.

1.11. Concorde com a obrigação de o inspector verificar, para os petroleiros que transportam mais de 2 000 toneladas de hidrocarbonetos em granel, a existência dos certificados de seguro ou outra forma de garantia que cubra os danos provocados por poluição. Esta medida deverá garantir, mediante instrumentos adequados, a cobertura integral dos custos causados às regiões afectadas pela eventual reparação de catástrofes ecológicas. O Comité atribui grande importância a este aspecto da proposta tendo em conta o interesse directo das autarquias ribeirinhas.

1.12. Concorde com a necessidade de aumentar a transparência da informação sobre os navios submetidos a inspecção e eventual imobilização, o que desencoraja a utilização de navios que não cumpram as normas de segurança.

1.13. Concorde com a necessidade de prever na directiva uma obrigação efectiva de os Estados-Membros fornecerem anualmente à Comissão os dados previstos no anexo X, o que lhe permitirá intervir com rapidez para prevenir anomalias na aplicação da directiva que podem dar lugar a níveis diversos de segurança e, por isso, à distorção da concorrência entre portos e regiões da União Europeia. O Comité recomenda que se criem mecanismos e instrumentos concretos para assegurar que os Estados-Membros cumpram efectivamente esta obrigação.

1.14. Finalmente, o Comité faz votos para que as alterações à directiva, dada a extrema urgência de intervir em matéria de segurança do transporte marítimo de hidrocarbonetos comprovada pelo recente acidente do petroleiro Erika, possam ser aprovadas quanto antes. Contudo recomenda o seguinte:

1.15. Dada a inclusão de verificações técnicas da estrutura dos navios nos controlos efectuados pelos inspectores, sublinha-se a necessidade de introduzir no artigo 4.º da proposta de alteração da directiva a obrigação de os Estados-Membros efectuarem a formação e actualização permanentes dos inspectores com base em programas coordenadas a nível comunitário. Isso permitirá às competentes autoridades administrativas dos Estados-Membros disporem de pessoal altamente qualificado para a realização dos controlos e possuindo conhecimentos de base comuns, bem como manter os inspectores a par da evolução tecnológica do sector. Considera-se que isto é essencial para que os controlos sejam qualitativamente válidos.

1.16. É necessário acelerar a aprovação de legislação para a promoção da circulação de informação sobre as características dos navios e das cargas transportadas (no caso de cargas perigosas), como uma das acções futuras da Comissão. Esta medida é essencial para fornecer aos poderes públicos locais os conhecimentos de base sobre transporte de substâncias perigosas a fim de adoptar planos de emergência com as medidas de protecção necessárias para minimizar os efeitos de eventuais acidentes.

1.17. Assim, o Comité chama especialmente a atenção para o requerido nos pontos 1.4, 1.11 e 1.13 que considera de enorme relevância.

1.18. Por fim, o Comité considera especialmente importante que os temas examinados nesta directiva sejam avaliados determinada e especificamente nos processos de alargamento, especialmente no que respeita aos países da zona mediterrânea, como Chipre e Malta.

2. Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 94/57/CE do Conselho relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas

O Comité das Regiões

2.1. Aprova a alteração da directiva para aperfeiçoar o regime comunitário de reconhecimento das sociedades de classificação, sobretudo em matéria de controlos e sanções, sobretudo em caso de danos ao ambiente, e o reforço das normas a que devem obedecer os organismos reconhecidos. Tal permitirá reforçar o sistema de reconhecimento e simplificar as obrigações impostas aos Estados-Membros na supervisão de tais organismos.

2.1.1. A alteração da directiva é, por outro lado, relevante para a adequar às alterações introduzidas na matéria pelas convenções internacionais e códigos conexos com força vinculativa para os Estados-Membros e às resoluções adoptadas no sector pela Organização Marítima Internacional (IMO).

2.2. Aprova a obrigação de os Estados-Membros agirem em conformidade com as disposições do anexo e do apêndice da resolução IMO A. 847 sobre as orientações para ajudar os Estados de bandeira a aplicar os instrumentos da IMO, na medida em que tal favorecerá um cumprimento eficaz pelos Estados de bandeira das obrigações decorrentes de convenções internacionais.

2.3. Aprova a alteração do processo de concessão do primeiro reconhecimento às organizações técnicas que pretendam ser autorizadas a efectuar, em nome dos Estados-Membros, a avaliação da segurança dos navios, a qual prevê a transferência dos Estados-Membros para a Comissão da competência para o reconhecimento, facto que permitirá maior harmonização dos controlos na Comunidade.

2.4. As observações do Comité expressas no ponto 2.3 valem também para a verificação da continuação das condições de conformidade previstas na directiva para as organizações técnicas confiada quer à Comunidade quer aos Estados-Membros.

2.5. O Comité aprova a inserção entre os critérios essenciais para concessão do primeiro reconhecimento e sua manutenção às organizações que efectuam o controlo da segurança dos navios do bom desempenho em matéria de segurança e de prevenção da poluição dos navios classificados pela organização, independentemente do seu pavilhão.

2.6. Aprova o alargamento à Comissão do poder de suspender o reconhecimento das organizações reconhecidas dado esse poder ser exercido mediante o processo de comité previsto no artigo 7.º, composto pelos Estados-Membros.

2.7. Aprova que a retirada do reconhecimento a uma organização, no seguimento da inobservância das disposições da directiva ou de desempenho insatisfatório em matéria de segurança e prevenção, seja adoptada a nível comunitário de modo a uniformizar o processo na Comunidade.

2.8. Aprova que a Comunidade negocie com os países terceiros nos quais têm sede organizações reconhecidas, a fim de garantir igualdade de tratamento relativamente às organizações reconhecidas que têm sede na Comunidade.

2.9. Propõe que se adopte um regime alternativo de responsabilidade para as organizações reconhecidas perante as administrações com que mantenham uma relação funcional. Regime alternativo que preveja, para além da obrigação de os Estados-Membros informarem a Comissão Europeia e os outros Estados-Membros destas relações funcionais, o grau de responsabilidade da organização reconhecida na eventualidade de um erro ligeiro, grau que não deve ser inferior a uma verba fixada na directiva.

2.10. Aprova a necessidade de favorecer tanto quanto possível a circulação de informação sobre os navios prestada pelas organizações reconhecidas.

2.11. Concorde com a necessidade de fixar os limites previstos para mudança de classe dos navios, o que permitirá combater a utilização de tal instrumento para evitar o cumprimento das normas de segurança.

2.12. Aprova a alteração da directiva com vista a estabelecer os critérios qualitativos que as organizações devem satisfazer para serem reconhecidas pois tal melhorará a qualidade dos serviços dessas organizações.

2.13. O Comité considera que, também neste caso, é de assinalar a necessidade de avaliação do preceituado na directiva com vista aos processos de alargamento dos países a que estas questões dizem respeito.

3. Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples

O Comité das Regiões

3.1. Aprova a adopção do Regulamento, registando que este diploma normativo é o mais adequado para pôr rapidamente em vigor as novas normas de segurança para os navios petroleiros a que se aplica (art. 1.º e 2.º).

3.2. Concorde com os motivos da Comissão para a elaboração do regulamento que lançará o processo de eliminação progressiva dos navios-tanque de casco simples, segundo critérios não menos rigorosos do que os previstos na legislação vigente nos Estados Unidos, e aprova a necessidade de promover iniciativas para aplicar tais prazos à escala internacional. Tal evitará que os navios banidos das águas dos Estados Unidos passem a operar nas águas da Comunidade Europeia (art. 4.º). O Comité considera este ponto prioritário e todas as instâncias da UE deveriam empenhar-se para que os prazos da directiva coincidam exactamente com os da legislação dos Estados Unidos.

3.3. Aprova que, para acelerar o processo de substituição dos petroleiros de casco simples pelos de casco duplo, sejam previstos no regulamento incentivos financeiros para os petroleiros de casco duplo e desincentivos para os de casco simples.

3.3.1. Aprova, por outro lado, que tal sistema misto de incentivos/desincentivos se baseie numa combinação de reduções dos direitos portuários e de pilotagem para os petroleiros do primeiro tipo ou de tecnologia equivalente e de aumento dos mesmos direitos para os do segundo (art. 5.º).

3.4. Regista a obrigação de comunicar à IMO as disposições comunitárias do Regulamento, após a sua aprovação, nos termos do disposto no artigo 211.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS) (art. 6.º).

3.5. Aprova a obrigação de os Estados-Membros:

- verifiquem a aplicação do regime de direitos portuários e de pilotagem diferenciados;
- apresentarem anualmente à Comissão um relatório especial sobre as verificações efectuadas, o que permitirá comprovar a correcta aplicação do previsto no artigo 5.º do Regulamento pelos Estados-Membros (art. 7.º).

3.6. Aprova a criação do Comité de Regulamentação previsto no artigo 8.º

3.7. Aprova que a Comissão seja autorizada a alterar o regulamento e os seus anexos para actualizar as referências às regras pertinentes da Convenção MARPOL 73/78 em função das alterações das mesmas.

3.8. Aprova a necessidade de revogar o sistema vigente de direitos portuários e de pilotagem diferenciados, previsto no Regulamento (CE) n.º 2978/94 substituído pelo previsto no Regulamento em apreço.

3.9. Considera correcto o prazo para aplicação do regulamento, previsto no artigo 12.º, e que é de 12 meses a partir da data de entrada em vigor.

3.10. Acolhe favoravelmente as disposições da proposta de regulamento, acrescentando porém que:

- As normas do regulamento se aplicam a petroleiros. Dado que o pressuposto deste regulamento é a prevenção da poluição e das respectivas consequências, o Comité propõe que se alargue, a breve prazo, a regulamentação para a adopção de sistemas análogos de prevenção que tenham em conta as diversas tecnologias de segurança do transporte aos navios de transporte de gás e de produtos químicos.

3.11. O Comité acolhe favoravelmente o conjunto de acções futuras previstas pela Comissão, em relação às quais:

- espera um desenvolvimento do sistema de informação EQUASIS e, por isso, um empenhamento constante dos Estados-Membros e da Comissão no projecto;

- propõe que brevemente seja apresentada proposta de legislação comunitária que aplique a obrigação de notificação prevista na Directiva 93/75/CEE aos navios em trânsito ao largo das costas da comunidade.

O Comité acolhe também favoravelmente a eventual constituição de uma estrutura europeia de segurança marítima que permita a aplicação eficaz e harmonizada das normas de segurança na Comunidade Europeia.

Dadas as competências que a Comissão propõe atribuir a tal estrutura (apoio das acções dos Estados-Membros e da Comissão na aplicação e controlo do direito comunitário na matéria e avaliação da eficácia dos procedimentos adoptados) o Comité considera que:

- as autarquias regionais e locais deveriam poder participar no processo de constituição da estrutura, excluindo a participação nos custos;
- as autarquias regionais e locais deverão poder, a par das outras administrações, manter os contactos e relações necessárias com este organismo.

Tal facultar-lhes-ia — de acordo com o princípio da transparência dos dados sobre os navios previsto nas propostas legislativas objecto do parecer — a informação necessária para aplicar as medidas que permitam enfrentar eventuais acidentes como o do Erika e para informar devidamente os cidadãos sobre a matéria. Este último aspecto é fundamental dada a importância que a opinião pública atribui aos problemas da poluição.

3.12. O Comité regista a necessidade de harmonizar as disposições comunitárias sobre a obrigação de utilizar petroleiros de duplo casco com os prazos previstos pela OPA 90, partilhando plenamente as preocupações da Comissão sobre a previsível transferência da actividade da frota de petroleiros banida dos Estados Unidos para a Europa. Por outro lado, considera positivo o efeito que essas disposições terão no abate dos navios mais antigos e portanto menos seguros.

3.13. O Comité reconhece ainda a necessidade de adoptar medidas conducentes a uma clara redução das dimensões actualmente autorizadas para os tanques individuais dos petroleiros.

3.14. O Comité chama a atenção da Comissão para a necessidade de enfrentar e resolver, nas sedes próprias, os problemas dos armadores e tripulações. Os primeiros estão demasiado frequentemente na sombra ou invisíveis e os segundos são absolutamente incapazes de assegurar pelo menos a reparação integral dos danos, especialmente em caso

de catástrofe ambiental. É para todos evidente que o actual regime de responsabilidade dos armadores e tripulações faz com que a maior parte das vezes o verdadeiro responsável não seja identificado ou não possa ser localizado. Este problema não é seguramente secundário em relação aos abordados pelas propostas de alteração das Directivas 95/21/CE e 94/57/CE e pela proposta de regulamento.

O Comité das Regiões

4. Apoia o desenvolvimento da frota e dos portos europeus, dando prioridade à segurança. O reforço dos controlos e das normas de segurança apresentados nos pontos anteriores dará origem a progressos indiscutíveis, mas não será suficiente para efectuar alterações profundas no transporte marítimo. O Comité das Regiões apresenta várias propostas a pôr urgentemente em prática, nomeadamente no âmbito do alargamento.

4.1. Destaca a urgência em prosseguir com os esforços de harmonização das administrações marítimas dos diversos Estados, privilegiando os critérios de segurança mais elevados e criando um dispositivo de vigilância homogéneo.

4.2. Considera que é urgente pôr em prática, à escala europeia, uma política de prevenção dos riscos incluindo todos os intervenientes da cadeia de transporte.

4.3. Recomenda a elaboração de um amplo programa comunitário de ajuda específica para o desenvolvimento e modernização do sector marítimo dos países mais desfavorecidos na União.

4.4. Considera que é conveniente que os Estados candidatos à União (Chipre, Malta ou os Estados bálticos) tenham uma administração capaz de assegurar a execução dos controlos e o cumprimento das normas internacionais.

4.5. Considera que é necessário tentar alcançar uma harmonização social e fiscal na União Europeia, empenhando-se nomeadamente em:

- garantir direitos elevados para os assalariados;
- cumprir as normas sociais relativas às tripulações;
- desenvolver o emprego;
- promover e preservar as profissões marítimas, através de uma formação profissional adequada.

4.6. Sugere à União Europeia a criação de um imposto de segurança marítima, baseado no tipo de mercadorias transportadas, de modo a obter meios suficientes e necessários para uma prevenção eficaz.

Bruxelas, 21 de Setembro de 2000.

O Presidente
do Comité das Regiões
Jos CHABERT