Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Proposta de directiva 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)»

(98/C 73/18)

Em 11 de Setembro de 1997, o Conselho decidiu, nos termos do nº 2 do artigo 84º do Tratado CE, consultar o Comité Económico e Social sobre a proposta supramencionada.

A Secção de Transportes e Comunicações, incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos do Comité, criou um grupo de estudo, tendo F. J. Whitworth sido designado relator.

Na 350ª reunião plenária (sessão de 10 de Dezembro de 1997), o Comité Económico e Social designou F. J. Whitworth relator-geral e adoptou, por 93 votos a favor e 5 abstenções, o presente parecer.

1. Proposta da Comissão

1.1. A Directiva 95/21/CE [1] estabelece os requisitos obrigatórios que os Estados-Membros deverão ter em conta na inspecção de navios que escalem os seus portos, bem como as normas a cumprir pelos navios. Trata-se da directiva-chave nos esforços até agora empreendidos pela UE para afastar das águas europeias os navios que não preencham os requisitos necessários.

1.2. No parecer sobre a proposta de directiva da Comissão [2], o Comité Económico e Social concordou plenamente com os objectivos da mesma e fez observações pormenorizadas com o objectivo de tornar mais eficazes as disposições nela estabelecidas.

1.3. A directiva entrou em vigor em 27 de Julho de 1995. A Comissão propõe agora a sua alteração em três pontos:

a) O âmbito de aplicação dos procedimentos de controlo do Estado do porto deverá ser alargado, de forma a abranger os protocolos e as alterações às convenções internacionais adoptados a partir de Julho de 1995.

b) Deverá estabelecer-se o procedimento a aplicar pelos Estados-Membros em caso de inexistência de documento comprovativo da conformidade com o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição (Código ISM), o qual entra em vigor em 1 de Julho de 1998 para navios de passageiros, petroleiros, navios-tanque para transporte de produtos químicos, navios para transporte de gás, graneleiros e cargueiros rápidos de arqueação bruta superior a 500 tonéis.

c) A adaptação do corpo da directiva, à luz das futuras alterações aos instrumentos internacionais por ela abrangidos, poderá vir a ser efectuada através da aplicação do procedimento de comitologia previsto no artigo 19º e, até agora, aplicável apenas aos anexos.

2. Observações na generalidade

2.1. O Comité apoia as propostas mencionadas nas alíneas a) e c) do ponto 1.3, uma vez que se pretende assegurar que os procedimentos de controlo do Estado do porto se mantenham permanentemente actualizados e em conformidade com os novos requisitos de segurança aprovados internacionalmente, sem necessidade de recorrer a uma nova proposta de directiva.

2.2. A proposta da alínea b) supra requer atenção especial. O Código ISM exige que as companhias responsáveis pela exploração dos navios estabeleçam critérios de qualidade para a gestão e funcionamento dos navios, o que implica regras escritas, bem como procedimentos de funcionamento e de urgência, e a definição exacta de áreas de responsabilidade, tanto em terra como no mar. Cabe às administrações nacionais verificar o cumprimento das prescrições do Código ISM por parte das companhias com relações comerciais no seu território bem como por parte dos navios que navegam com a sua bandeira e emitir à companhia um documento comprovativo de conformidade assim como um certificado de gestão da segurança a cada navio. Estes documentos figuram entre os que os Estados-Membros devem, em aplicação do nº 1 do artigo 6º da directiva, verificar.

---

[1] 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. 5).

[2] Parecer do CES: JO C 393 de 31.12.1994, p. 50.

2.3. O Código ISM entra em vigor em 1 de Julho de 1998, para navios de passageiros, petroleiros, navios-tanque para transporte de produtos químicos, navios para transporte de gás, graneleiros e cargueiros rápidos de mais de 500 tonéis. O Regulamento (CE) nº 3051/95 do Conselho [1] prevê a aplicação obrigatória e antecipada para 1 de Julho de 1996 das disposições do Código ISM a todos os navios «Ro-Ro» de passageiros que efectuem viagens com destino a portos comunitários ou com partida deles, independentemente do respectivo pavilhão. No seu parecer [2], o Comité Económico e Social acolheu favorável e incondicionalmente a proposta. O Comité reconheceu que haveria muito a fazer para se conseguir que as companhias instituíssem os procedimentos necessários e para que estes fossem aprovados pelas autoridades responsáveis antes da data prevista.

2.4. A experiência veio demonstrar que a advertência era justificada. Existe o receio generalizado de que, em Julho de 1998, não obstante, em muitos casos, os esforços dos proprietários ou dos utilizadores dos navios, uma percentagem significativa dos 19 000 navios visados não disponha ainda dos necessários documentos comprovativos de conformidade.

2.5. Perante tal cenário, a Comissão propõe agora, em aditamento ao artigo 9º da directiva, que, a partir de 1 de Julho de 1998, a imobilização do navio seja obrigatória em caso de inexistência de documento comprovativo, prevendo-se, no entanto, que, na ausência de quaisquer outras irregularidades, o Estado-Membro possa suspender a ordem de imobilização e autorizar o navio a deixar o porto, com a condição expressa de que o acesso do navio a todos os outros portos da Comunidade seja recusado até que aquele possa exibir a referida documentação de conformidade.

2.6. Nessa medida, a proposta de alteração da directiva torna, por um lado, obrigatória a imobilização do navio em caso de incumprimento das prescrições do Código ISM, mas, por outro lado, faculta aos Estados-Membros a possibilidade (discricionária) de autorizar navios não conformes, aquando da primeira escala num porto comunitário após 1 de Julho de 1998, a prosseguir viagem, mas unicamente para portos de países terceiros. Note-se que a alteração não permitiria que um navio registado num Estado-Membro voltasse ao seu porto de origem para conseguir a documentação. Em especial, não poderia invocar as disposições de «caso de força maior» do nº 6 do artigo 11º da directiva.

3. **Observações na especialidade**

3.1. O Comité Económico e Social reitera o seu apoio ao Código ISM enquanto instrumento de importância fundamental para o melhoramento, ao nível mundial, das normas respeitantes à segurança da navegação. Considera ainda que o mesmo deveria ser aplicado com rigor nos portos comunitários e acolhe favoravelmente a proposta da Comissão no sentido de tornar obrigatória a imobilização do navio em caso de inexistência de documento de conformidade e certificado de gestão da segurança.

3.2. O Comité reconhece, por outro lado, que haverá alguns problemas práticos importantes a resolver assim que o código entrar em vigor. O processo de avaliação e aprovação dos procedimentos utilizados a bordo dos navios que a autoridade nacional competente ou a sociedade de classificação deverão levar a cabo antes de emitirem o documento de conformidade e o certificado de gestão da segurança é lento e susceptível de sofrer atrasos de ordem burocrática. É provável que a imobilização de um navio num porto comunitário motivada pela inexistência do referido documento seja mais longa do que o tempo necessário para reparar uma avaria a bordo do mesmo navio. A imobilização de todos estes navios imediatamente após 1 de Julho de 1998 provocaria, certamente, graves congestionamentos em muitos portos comunitários e, em alguns casos, acabaria mesmo por diminuir a sua capacidade comercial.

3.3. Assim, o Comité aplaude a proposta da Comissão mencionada no ponto 2.5, mas sublinha que o mecanismo a utilizar para impedir o acesso do navio a todos os outros portos da Comunidade até que aquele possa exibir o referido documento de conformidade deverá ser absolutamente eficaz. Salienta que, exceptuando esta disposição, nenhuma outra derrogação deveria ser concedida, e as disposições do novo artigo 9º-A deveriam ser rigorosamente respeitadas.

3.4. Um outro ponto especial a realçar é o facto de as directrizes provisórias para o controlo da aplicação do Código ISM elaboradas pela autoridade responsável pelo Memorando de Acordo (MA) de Paris referirem a possibilidade de a prestação de «informações satisfatórias sobre o processo de aplicação do Código ISM» vir a ser aceite como uma alternativa válida à apresentação de documento comprovativo de conformidade e do certificado de gestão da segurança. O Comité considera que esta potencial derrogação deveria ser analisada com extremo cuidado. É fundamental que as normas de controlo do Estado do porto sejam aplicadas uniformemente em toda a Comunidade, de modo que os proprietários não se vejam tentados a enviar os navios que não cumpram totalmente os requisitos para portos onde sabem que o sistema de inspecção utilizado é menos rígido.

3.5. De um ponto de vista mais geral, o Comité está convicto de que seria mais fácil asseverar-se de que os navios possuem esses documentos e os exigidos ao abrigo dos procedimentos de controlo pelo Estado do porto mediante a instituição de um procedimento de notificação prévia e sugere à Comissão que estude esta possibilidade com vista à sua possível introdução na OMI.

---

[1] Regulamento (CE) nº 3051/95 do Conselho de 8 de Dezembro de 1995, sobre gestão de segurança de navios «Ro-Ro» de passageiros («ferries Ro-Ro») (JO L 320 de 30.12.1995, p. 14).

[2] Parecer CES, JO nº 236 de 11.9.1995, p. 42.

3.6. O Comité faz notar que após a redacção do projecto de directiva, e apenas duas semanas antes da adopção deste parecer, a Assembleia da OMI adoptou, em 27 de Novembro de 1997, uma resolução adicional sobre a aplicação do Código ISM. O Comité confia em que a Comissão tomará esta resolução em conta na execução da directiva.

Bruxelas, 10 de Dezembro de 1997.

O Presidente
do Comité Económico e Social
Tom JENKINS

Parecer do Comité Económico e Social sobre a «Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões: Promover a segurança rodoviária na UE — O programa para 1997-2001»

(98/C 73/19)

Em 16 de Abril de 1997, a Comissão Europeia decidiu, nos termos do artigo 198º do Tratado CE, consultar o Comité Económico e Social sobre a comunicação supramencionada.

Foi incumbida da preparação dos correspondentes trabalhos a Secção de Transportes e Comunicações, que emitiu parecer em 12 de Novembro de 1997 (relator: H. Ghigonis).

Na 350ª reunião plenária (sessão de 10 de Dezembro de 1997), o Comité Económico e Social adoptou, por 79 votos a favor e 1 voto contra, com 5 abstenções, o seguinte parecer.

1. **Introdução**

1.1. Em 1993, a Comissão lançou um primeiro programa de acção em matéria de segurança rodoviária [1]. Foram realizados progressos consideráveis graças, em grande parte, ao papel de promotores que a Comissão e o Parlamento Europeu assumiram. No entanto, a situação ainda está longe de ser satisfatória ante as estimativas de 45 000 mortos e 1,6 milhões de feridos por ano.

1.2. Por este motivo, a Comissão propõe na presente comunicação uma estratégia complementar para acelerar os progressos em matéria de segurança rodoviária. Esta estratégia, que se baseia no princípio de que os elevados custos dos acidentes (cerca de um milhão de ECU por vítima) devem ser tidos em plena consideração nas políticas de segurança rodoviária dos Estados-Membros, engloba as três vertentes seguintes:

— recolha e difusão de informações e das melhores práticas, nomeadamente por meio da criação de um sistema de informação sobre a segurança rodoviária na União Europeia;

— medidas de prevenção dos acidentes: por exemplo, limitação do consumo de álcool e de droga/medicamentos pelos condutores, e aplicação da telemática;

— instrumentos para reduzir as consequências dos acidentes sempre que estes ocorrem, nomeadamente o desenvolvimento de programas de avaliação da segurança e apresentação de propostas relativas a várias medidas técnicas.

1.3. Os principais elementos do programa previsto para 1997-2001 são, pois, os seguintes:

— recomendação da Comissão no sentido de serem plenamente tidos em consideração os custos elevadíssimos dos acidentes rodoviários mediante uma aplicação mais generalizada de avaliações custo-benefício das medidas no domínio da segurança rodoviária;

— sistema de informação integrado para a União Europeia que contenha as informações sobre as estatísticas dos acidentes, os dados relativos à exposição, a aplicação de medidas de segurança rodoviária, os trabalhos de investigação, as melhores práticas e o cumprimento da legislação em vigor;

— medidas contra a condução em estado de fadiga ou sob a influência do álcool, de medicamentos e de droga;

[1] Comunicação da Comissão «Para um programa de acção em matéria de segurança rodoviária» (COM(93) 246 final).