Parecer do Comité Económico e Social Europeu sobre a «Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à transferência de navios de carga e de passageiros entre registos na Comunidade»

(COM(2003) 478 final — 2003/0180 (COD))

(2004/C 80/24)

Em 1 de Setembro de 2003, o Conselho da União Europeia decidiu, nos termos do artigo 171.º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, consultar o Comité Económico e Social Europeu sobre a proposta supramencionada.

Foi encarregada da preparação dos trabalhos nesta matéria a Secção Especializada de Transportes, Energia, Infra-estruturas e Sociedade da Informação, que emitiu parecer em 24 de Novembro de 2003, sendo relatora A. Bredima-Savopoulou.

Na 404.ª reunião plenária, de 10 e 11 de Dezembro de 2003 (sessão de 10 de Dezembro), o Comité Económico e Social Europeu adoptou, por 78 votos a favor e 7 abstenções, o seguinte parecer.

1. Introdução

1.1. Transcorridos mais de dez anos da entrada em vigor do Regulamento (CEE) n.º 613/91 (1 de Janeiro de 1992), cumpre melhorar as regras comunitárias relativas à transferência de navios com vista a maior redução dos obstáculos técnicos a essa transferência. O Regulamento (CEE) n.º 613/91 destina-se a reduzir os custos e os procedimentos administrativos inerentes às mudanças de registo no interior da Comunidade, aumentando dessa forma a competitividade do transporte marítimo comunitário e salvaguardando, simultaneamente, a segurança marítima, em conformidade com as convenções internacionais. A filosofia subjacente ao referido regulamento consiste no reconhecimento, a nível europeu, da adequação das normas de segurança consagradas nas convenções da OMI. Em conformidade com o regulamento, os Estados-Membros renunciaram ao direito de recusar, por razões técnicas decorrentes de três convenções da OMI (SOLAS 1974, LL66 e MARPOL 73/78), o registo dos navios de carga registados noutros Estados-Membros que satisfazem as prescrições estabelecidas nas referidas convenções, são detentores de certificados válidos e dispõem de equipamentos autorizados.

1.2. No momento da adopção do Regulamento foi considerado que não era adequado incluir os navios de passageiros no âmbito de aplicação do regulamento, devido às características e utilizações diferentes e divergências na interpretação das convenções da OMI. No entanto, na exposição de motivos da proposta de Directiva 98/18/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, a Comissão anunciou a sua intenção de propor a alteração do regulamento por forma a alargar o seu âmbito de aplicação aos navios de passageiros.

1.3. Há três razões para o fazer:

— a evolução significativa da regulamentação internacional e comunitária desde a adopção do Regulamento (CEE) n.º 613/91. A OMI alterou convenções internacionais relevantes, adoptou resoluções conexas e foi adoptada uma grande parte do acervo comunitário no domínio da segurança marítima;

— a existência de divergências de interpretação resultou da experiência recolhida com a aplicação do Regulamento (CEE) n.º 613/91 e o pedido dos armadores europeus para alargar o âmbito de aplicação do regulamento aos navios de passageiros;

— a probabilidade de um crescente número de pedidos para a transferência de navios no âmbito do iminente alargamento da UE, que provavelmente aumentaria as dificuldades actuais.

2. A proposta da Comissão

2.1. Para ter em conta os parâmetros supramencionados, a Comissão propõe:

— alargamento do âmbito de aplicação do regulamento de forma a cobrir os navios de passageiros, com base num regime internacional reforçado e aperfeiçoado e de uma maior convergência na interpretação das regras e normas da OMI, desde 1991, bem como na adopção da Directiva 98/18/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros e da Directiva 2003/24/CE relativa a prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros. A Comissão propõe que o referido alargamento abranja todos os navios de passageiros construídos em ou após 1 de Julho de 1998 (em conformidade com a Directiva 98/18/CE). O regulamento aplicar-se-á também a navios construídos antes dessa data, mas cuja conformidade com as prescrições da Convenção SOLAS 1974 para navios construídos em ou após 1 de Julho de 1998 seja certificada;

— melhor articulação com outros instrumentos comunitários relativos à segurança marítima, na medida em que se estabelece a articulação com regras comunitárias adoptadas desde 1991, nomeadamente a Directiva 95/21/CE relativa à inspecção de navios pelo estado do porto, a Directiva 96/98/CE relativa aos equipamentos marítimos e a Directiva 94/57/CE relativa às sociedades de classificação;

— reforço da cooperação entre as administrações marítimas nacionais. Tal implica a substituição da actual regra que estabelece que só podem ser transferidos para o registo de outro Estado-Membro os navios que se encontrem em serviço activo sob pavilhão de um Estado-Membro há pelo menos seis meses. Tal implicará uma cooperação reforçada entre as administrações marítimas. Em particular, as administrações marítimas do registo de saída devem informar as suas homólogas do registo de entrada das eventuais melhorias exigidas para o registo do navio ou para a renovação dos seus certificados, bem como das vistorias em atraso, em conformidade com o estabelecido nos Acordos de Transferência de Registos dos membros da Associação Internacional de Sociedades de Classificação.

3. **Observações na generalidade**

3.1. A proposta de novo regulamento é geralmente equilibrada, fundamentada e consequente na sua lógica, tomando o actual Regulamento (CEE) n.º 613/91 como ponto de partida. O objectivo do novo regulamento continua a ser em grande parte o mesmo do Regulamento (CEE) n.º 613/91 ou seja, a livre circulação de mercadorias (navios) e a supressão dos obstáculos técnicos ao comércio no mercado interno, salvaguardando ao mesmo tempo a segurança marítima, de acordo com as convenções internacionais.

3.2. O CESE apoia inteiramente o alargamento do âmbito de aplicação do regulamento de forma a incluir os navios de passageiros, com base em regras uniformizadas, em particular as Directivas 98/18/CE [1] e 2003/25/CE [2] e, principalmente, a Directiva 1999/35/CE [3]. O CESE observa que condições operacionais ou sociais estão excluídas do objectivo do Regulamento, que trata apenas dos requisitos técnicos. Todavia, constata que continua a existir a possibilidade de solicitar o cumprimento de requisitos técnicos nacionais adicionais, relativos à construção e ao equipamento de navios constantes das convenções, que podem impedir ou retardar a livre transferência de navios na UE.

3.3. O CESE acolhe favoravelmente a maior clarificação atinente ao equilíbrio entre o correcto funcionamento do mercado interno e a necessidade de manter um elevado nível de segurança marítima, na senda da política comunitária estabelecida para melhorar a segurança marítima e a competitividade da frota europeia.

3.4. O CESE concorda que, de forma geral, um navio, enquanto for alvo de banimento, em conformidade com a Directiva 95/21/CE sobre controlo do Estado do porto, não deveria ser transferido do registo de um Estado-Membro para outro.

3.5. O CESE aprova o intercâmbio de informação entre o registo de saída e o registo de entrada, inspirado no denominado Acordo de Transferência de Registo (TOCA) da AISC. O Comité incentiva e apoia uma cooperação reforçada entre as administrações marítimas do registo de saída e do registo de entrada, inclusive no contexto do alargamento da UE. Tem para si que essa cooperação reforçada seria útil para aumentar a receptividade e a manutenção de um elevado nível de segurança marítima uniformemente aplicável em toda a UE. Evitar-se-ia, assim, qualquer risco de distorção de concorrência no mercado interno.

3.6. O CESE constata o recente relatório da Comissão sobre a evolução dos países da adesão relativamente ao cumprimento do acervo comunitário. Manifesta a sua preocupação por alguns dos países da adesão ainda não terem atingido o desejável nível de cumprimento que permitiria a aplicação sem reservas do regulamento proposto, em 1 de Maio de 2004. Assim, deve dar-se particular atenção à transferência do registo de navios com pavilhão dos países da adesão para os registos dos actuais Estados-Membros da UE. Neste contexto, o Comité acolhe favoravelmente a proposta de relatório anual dos Estados-Membros (artigo 8.º) sobre a aplicação e funcionamento do regulamento proposto.

4. **Observações na especialidade**

Artigo 3.º

4.1. O CESE observa que os navios aos quais tenha sido recusado o acesso aos portos europeus não deverão beneficiar da possibilidade de serem transferidos para outro registo comunitário até ao levantamento da proibição (7.º considerando). Por motivo de clareza, a redacção do n.º 2 do artigo 3.º deveria ser a seguinte: «O presente regulamento não é aplicável aos navios aos quais não é concedido acesso aos portos dos Estados-Membros, de acordo com o disposto no artigo 76.º da Directiva 95/21/CE, até ao levantamento da proibição».

---

(1) JO L 144 de 15.5.1998 (Regras e normas de segurança para os navios de passageiros).

(2) JO L 123 de 17.5.2003 (Prescrições específicas de estabilidade para os navios ro-ro de passageiros).

(3) JO L 138 de 1.6.1999 (Vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade).

Artigo 4.º

4.2. O requisito relativo à homologação do tipo de prescrições do equipamento marítimo por parte do estado de pavilhão era um dos grandes obstáculos à transferência de navios. Assim, o Comité apoia a inclusão da Directiva 98/96/ /CE no ponto 1.

4.3. Tendo em vista alcançar facilmente o objectivo do regulamento, os Estados-Membros não deveriam recusar o registo a um navio apenas por razões técnicas decorrentes das convenções, mas também por razões decorrentes de prescrições técnicas nacionais adicionais. Portanto, sugere-se aditar, na 2.ª linha do ponto 1, as palavras «ou de regras técnicas nacionais suplementares», após a palavra «convenções».

4.4. O ponto 2 dispõe que «... a administração marítima do registo de saída deve fornecer à administração marítima do registo de entrada todas as informações relevantes sobre o navio, especialmente sobre o seu estado e equipamento. Estas informações devem incluir o historial do navio e, se aplicável, uma lista das melhorias exigidas pelo registo de saída para o registo do navio ou a renovação dos seus certificados, bem como das vistorias em atraso.». Em nome da transparência, sugere-se que o armador interessado receba a mesma informação, ao mesmo tempo. Igualmente, tendo em vista a clareza e a uniformidade, pode haver necessidade de definir mais profundamente o que significa «historial do navio» (conteúdo e intervalo de tempo).

4.5. O CESE toma nota da possibilidade de a administração marítima do registo de entrada poder levar a cabo uma espécie de «inspecção», (número 3). O CESE infere, das considerações específicas constantes da proposta, que essa inspecção deve ter um objectivo limitado. Nessa perspectiva, o CESE sugere que qualquer inspecção seja efectuada com base na informação contida no «historial do navio» transferido do registo de saída. Chama-se também a atenção para a expressão «declarações de conformidade referidas no artigo 3.º» Essa referência não parece constar do artigo 3.º. Portanto, sugere-se ou suprimir essa expressão ou então referi-la à alínea (ii) da alínea (a) e alínea (ii) da alínea (b). A redacção sugerida seria a seguinte:

«A administração marítima do registo de entrada pode submeter o navio a uma inspecção, tendo em consideração o disposto no ponto 2, destinada a confirmar que o estado real do navio e o seu equipamento são conformes com os certificados e que, onde aplicável, que está em conformidade com os requisitos constantes da alínea (ii) da alínea (a) e alínea (ii) da alínea (b).».

4.6. Tomando em consideração o declarado objectivo da proposta, o CESE tem para si que essa inspecção, sempre que julgada necessária, deveria ser adequada e ter em consideração possíveis pistas constantes do historial do navio. Mais ainda, a inspecção deve ser efectuada sem atraso indevido, de preferência a num prazo razoável. Assim, a redacção sugerida seria a seguinte:

«A inspecção deve ser efectuada sem atraso indevido.».

Artigo 5.º

4.7. As disposições do artigo 5.º completam os procedimentos enunciados no artigo 4.º para alcançar o objectivo do regulamento. Contudo, a expressão «nas mesmas condições» necessita de clarificação, eventualmente com a seguinte redacção:

«... nas mesmas condições técnicas assentes na aplicação das disposições das convenções relevantes.».

Artigo 6.º

4.8. O CESE apoia amplamente os procedimentos propostos no artigo 6.º, que correspondem aos constantes do Regulamento (CEE) n.º 613/91. Contudo, relativamente ao ponto 1, o amplo nível de harmonização até aqui alcançado pelos actuais Estados-Membros da UE não justificaria a recusa de emissão de novos certificados pelo Estado-Membro do registo de entrada, como previsto no artigo 5.º Quanto aos países da adesão, e até ter sido estabelecido que tenha sido alcançado o mesmo nível de harmonização, os Estados de registo de entrada deveriam ponderar uma rigorosa aplicação do n.º 3 do artigo 4.º (inspecção destinada a confirmar que o estado real do navio e o seu equipamento são conformes com os certificados e declarações de conformidade).

4.9. É preciso clarificar o que acontece ao navio no «mês» em que as duas administrações, tendo divergências de interpretação, dispõem de um mês para resolver os seus diferendos. A intenção da proposta não pode ser que o navio seja impedido de navegar durante esse mês (ou até que o comité referido no regulamento (COSS) tenha adoptado uma decisão final). Um navio com pavilhão da UE, munido de todos os certificados, está a agir de boa-fé e, portanto, deveria poder confiar na validade desses certificados. Até que as administrações resolvam os seus diferendos ou até que o comité (COSS) decida de forma diferente, o navio deveria poder continuar a operar com certificados provisórios ou de curto prazo, emitidos pelo Estado-Membro do registo de entrada.

4.10. Pode haver casos em que o Estado-Membro de registo de entrada demore a agir ou insista em impor prescrições técnicas nacionais adicionais. Em tais casos, deveria haver uma disposição clara para que o armador pudesse apresentar queixa à Comissão e solicitar que a questão fosse submetida à apreciação do Comité referido no artigo 7.º para uma solução expedita da questão. Portanto, a palavra «novos», na segunda linha do ponto 1, deveria ser substituída pelas palavras «válidos por tempo indeterminado». Pelas mesmas razões, as palavras «na sequência de queixas dos armadores» deveriam ser inseridas após as palavras «no artigo 7.º», na primeira linha do ponto 3.

5. **Conclusões**

5.1. O CESE considera o regulamento proposto um documento equilibrado e justificado, que concilia o correcto funcionamento do mercado interno e a necessidade de manter um elevado nível de segurança marítima, na senda da política comunitária estabelecida para melhorar a segurança marítima e a competitividade da frota europeia.

5.2. O CESE apoia inteiramente o alargamento do âmbito de aplicação do regulamento de forma a incluir os navios de passageiros.

5.3. O CESE concorda que, de forma geral, um navio, enquanto for alvo de banimento, em conformidade com a Directiva 95/21/CE sobre controlo do Estado do porto, não deveria ser transferido do registo de um Estado-Membro para o de outro até que a recusa de acesso aos portos comunitários tenha sido levantada.

5.4. Para alcançar o objectivo do regulamento, os Estados-Membros não deveriam impedir o registo de um navio apenas por razões técnicas decorrentes das convenções, mas também decorrentes de prescrições técnicas nacionais adicionais.

5.5. O Comité manifesta a sua preocupação por alguns dos navios com pavilhão dos países da adesão ainda não terem atingido o desejável nível de cumprimento que permitiria a aplicação sem reservas do regulamento proposto, em 1 de Maio de 2004. Assim, deve dar-se particular atenção à transferência do registo de navios com pavilhão dos países da adesão para os registos dos actuais Estados-Membros da UE. O CESE propõe uma rigorosa aplicação das inspecções dos navios com pavilhão do países da adesão para comprovar as suas condições antes da transferência, até se estabelecer que foi atingido o mesmo nível de harmonização pelos Estados-Membros da adesão.

Bruxelas, 10 de Dezembro de 2003.

O Presidente

do Comité Económico e Social Europeu

Roger BRIESCH