

# PARLAMENTO EUROPEU

1999



2004

---

*Documento de sessão*

FINAL  
**A5-0342/2000**

21 de Novembro de 2000

**\*\*\*I**

## **RELATÓRIO**

sobre 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  
(COM(2000) 142 – C5-0175/2000 – 2000/0066(COD))

Comissão da Política Regional, dos Transportes e do Turismo

Relator: Josu Ortuondo Larrea

### ***Legenda dos símbolos utilizados***

- \* Processo de consulta  
*Maioria dos votos expressos*
- \*\*I Processo de cooperação (primeira leitura)  
*Maioria dos votos expressos*
- \*\*II Processo de cooperação (segunda leitura)  
*Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum*  
*Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar*  
*ou alterar a posição comum*
- \*\*\* Parecer favorável  
*Maioria dos membros que compõem o Parlamento, excepto nos*  
*casos visados nos artigos 105º, 107º, 161º e 300º do Tratado CE e*  
*no artigo 7º do Tratado UE*
- \*\*\*I Processo de co-decisão (primeira leitura)  
*Maioria dos votos expressos*
- \*\*\*II Processo de co-decisão (segunda leitura)  
*Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum*  
*Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar*  
*ou alterar a posição comum*
- \*\*\*III Processo de co-decisão (terceira leitura)  
*Maioria dos votos expressos para aprovar o projecto comum*

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta pela Comissão)

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PÁGINA REGULAMENTAR .....	4
PROPOSTA LEGISLATIVA .....	6
PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA .....	29
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS .....	30
PARECER DA COMISSÃO DA INDÚSTRIA, DO COMÉRCIO EXTERNO, DA INVESTIGAÇÃO E DA ENERGIA .....	34
PARECER DA COMISSÃO DO MEIO AMBIENTE, DA SAÚDE PÚBLICA E DA POLÍTICA DO CONSUMIDOR .....	41

## PÁGINA REGULAMENTAR

Por carta de 22 de Março de 2000, a Comissão apresentou ao Parlamento, nos termos do n.º 2 do artigo 251º e do artigo 80º do Tratado CE, 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 (COM(2000)142 – C5-0175/2000 - 2000/0066(COD)).

Na sessão de 3 de Maio de 2000, a Presidente do Parlamento comunicou o envio da referida proposta à Comissão da Política Regional, dos Transportes e do Turismo, competente quanto à matéria de fundo, e à Comissão dos Orçamentos, bem como à Comissão da Indústria, do Comércio Externo, da Investigação e da Energia, à Comissão do Meio Ambiente, da Saúde Pública e da Política do Consumidor, encarregadas de emitir parecer (C5-0175/2000).

Na sua reunião de 19 de Abril de 2000, a Comissão da Política Regional, dos Transportes e do Turismo designara relator Josu Ortuondo Larrea.

Nas suas reuniões de 22 de Maio, 12 de Setembro, 11 de Outubro e 20 de Novembro de 2000, a comissão procedeu à apreciação da proposta da Comissão e do projecto de relatório.

Na última reunião, a comissão aprovou o projecto de resolução legislativa por unanimidade.

Encontravam-se presentes no momento da votação Konstantinos Hatzidakis (presidente), Emmanouil Mastorakis, Rijk van Dam e Helmuth Markov (vice-presidentes), Josu Ortuondo Larrea (relator), Sir Robert Atkins, Elspeth Attwooll, Emmanouil Bakopoulos, Rolf Berend, Theodorus J.J. Bouwman, Philip Charles Bradbourn, Martin Callanan, Giles Bryan Chichester (em substituição de Felipe Camisón Asensio), Luigi Cocilovo (em substituição de Luigi Cesaro), Gerard Collins, Danielle Darras, Proinsias De Rossa (em substituição de Demetrio Volcic, nos termos do n.º 2 do artigo 153º do Regimento), Francis F.M. Decourrière, Jean-Maurice Dehousse (em substituição de Giovanni Claudio Fava), Garrelt Duin, Markus Ferber (em substituição de Dieter-Lebrecht Koch), Fernando Fernández Martín (em substituição de Sérgio Marques), Jacqueline Foster (em substituição de Francesco Musotto), Jean-Claude Fruteau (em substituição de John Hume), Fiorella Ghilardotti (em substituição de Ewa Hedkvist Petersen, nos termos do n.º 2 do artigo 153º do Regimento), Mathieu J.H. Grosch, Mary Honeyball, Marie Anne Isler Béguin, Reinhold Messner, Juan de Dios Izquierdo Collado, Georg Jarzembowski, Elisabeth Jeggle (em substituição de Karla M.H. Peijs), Brigitte Langenhagen (em substituição de Dana Rosemary Scallon), Giorgio Lisi, Arlene McCarthy (em substituição de Ulrich Stockmann), Erik Meijer, Rosa Miguélez Ramos, Juan Ojeda Sanz, Wilhelm Ernst Piecyk, Samuli Pohjamo, Adriana Poli Bortone, Alonso José Puerta, Reinhard Rack, Carlos Ripoll i Martínez Bedoya, Guido Sacconi (em substituição de Joaquim Vairinhos), Marieke Sanders-ten Holte (em substituição de Paolo Costa), Gilles Savary, Elisabeth Schroedter (em substituição de Camilo Nogueira Román), Brian Simpson, Per Stenmarck (em substituição de Ingo Schmitt), Dirk Sterckx, Johan Van Hecke (em substituição de Margie Sudre), Ari Vatanen e Mark Francis Watts.

Os pareceres da Comissão da Indústria, do Comércio Externo, da Investigação e da Energia e da Comissão do Meio Ambiente, da Saúde da Pública e da Política do Consumidor encontram-se apensos ao presente relatório. Em 19 de Abril de 2000, a Comissão dos Orçamentos decidiu não emitir parecer.

O relatório foi entregue em 21 de Novembro de 2000.

O prazo para a entrega de alterações ao presente relatório constará do projecto de ordem do dia do período de sessões em que for apreciado.

## PROPOSTA LEGISLATIVA

### 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 (COM(2000) 142 – C5-0175/2000 – 2000/0066(COD))

Esta proposta foi alterada como se segue:

Texto da Comissão <sup>1</sup>

Alterações do Parlamento

#### (Alteração 1) Considerando 12

(12) Do mesmo modo, a monitorização *ex post* permanente das organizações reconhecidas, a fim de avaliar a sua conformidade com as disposições da Directiva 94/57/CE, pode ser realizada mais eficientemente de forma harmonizada e centralizada. Por conseguinte, é conveniente que a Comissão e o Estado-Membro que propõe o reconhecimento sejam encarregados desta tarefa em nome de toda a **Comunidade**.

(12) Do mesmo modo, a monitorização *ex post* permanente das organizações reconhecidas, a fim de avaliar a sua conformidade com as disposições da Directiva 94/57/CE, pode ser realizada mais eficientemente de forma harmonizada e centralizada. Por conseguinte, é conveniente que a Comissão e o Estado-Membro que propõe o reconhecimento sejam encarregados desta tarefa em nome de toda a **União**.

#### *Justificação:*

*Após os Tratados de Maastricht e de Amesterdão julgamos mais adequado utilizar o termo União para referir o conjunto dos Estados-Membros.*

#### (Alteração 2) Considerando 18

(18) Dado que a transparência e o intercâmbio de informações entre as partes interessadas são um instrumento fundamental para evitar acidentes no mar, as organizações **reconhecidas** devem divulgar todas as informações relevantes relativas às condições dos navios por elas classificados às autoridades do **Estado** do porto.

(18) Dado que a transparência e o intercâmbio de informações entre as partes interessadas **e o direito de acesso do público à informação** são um instrumento fundamental para evitar acidentes no mar, as organizações **de classificação** devem divulgar todas as informações relevantes relativas às condições dos navios por elas classificados às autoridades **portuárias competentes para o controlo** do porto, **facultando-as ao público em geral**.

<sup>1</sup> JO C 212 de 25.07.2000, p. 114.

*Justificação:*

*O objectivo é que esta directiva proporcione o necessário suporte legal às autoridades portuárias competentes, por vezes não estatais mas sim regionais e locais, para exigirem toda a informação necessária para o exercício do controlo sobre todos os navios, mesmo quando estes sejam de pavilhão distinto do dos Estados da União Europeia e a sua sociedade de classificação não esteja reconhecida pela Comissão nem autorizada por um Estado-Membro. O reforço da transparência da informação e o acesso à informação dos agentes sociais e económicos, bem como dos poderes locais interessados, constitui uma garantia para uma melhor segurança ambiental.*

(Alteração 3)  
Considerando 20

(20) Os critérios qualitativos que as organizações técnicas devem satisfazer para serem reconhecidas ao nível comunitário e manter ***esse reconhecimento*** incluem disposições com vista a garantir que só os inspectores próprios podem realizar as tarefas legais para as quais a organização dispõe de uma autorização. A organização deve controlar de perto todo o seu pessoal e serviços, incluindo ***os regionais***, e estabelecer as suas próprias metas e indicadores de desempenho em matéria de segurança e prevenção da poluição. A organização deve, além disso, criar um sistema para medir a qualidade dos seus serviços. A Directiva 94/57/CE deve ser alterada em conformidade com estes requisitos.

(20) Os critérios qualitativos que as organizações técnicas devem satisfazer para serem reconhecidas ao nível comunitário e manter ***essa habilitação*** incluem disposições com vista a garantir que só os inspectores próprios podem realizar as tarefas legais ***de inspecção e vistoria relacionadas com a emissão de certificados de segurança e classificação*** para as quais a organização dispõe de uma autorização. A organização deve controlar de perto todo o seu pessoal e serviços, incluindo ***todas as sucursais e delegações dentro e fora da Comunidade***, e estabelecer as suas próprias metas e indicadores de desempenho em matéria de segurança e prevenção da poluição. A organização deve, além disso, criar um sistema para medir a qualidade dos seus serviços. A Directiva 94/57/CE deve ser alterada em conformidade com estes requisitos.

*Justificação:*

*A referência aos critérios de qualidade ISO 14001 prevista na alteração inicial n° 3 do relator deve ser abandonada, tendo em conta que esta norma não abrange as sociedades de classificação. Além disso, as sociedades de classificação propõem à sua clientela controlos com base nas normas de qualidade ISO 9000 ou QSCS.*

(Alteração 4)

Considerando 20 bis (novo)

***(20 bis) Não deverá ser contratada qualquer sociedade de classificação que tenha ligações profissionais, pessoais ou familiares com o proprietário ou o armador do navio. Tal incompatibilidade é igualmente aplicável aos inspectores contratados pelas sociedades de classificação.***

*Justificação:*

*Importa evitar a existência de ligações entre a empresa ou as pessoas responsáveis pela inspecção e o proprietário ou o armador do navio controlado.*

(Alteração 5)

Considerando 20 ter (novo)

***(20 ter) Nada na presente directiva deve ser interpretado como uma derrogação à obrigação absoluta e não delegável do armador de explorar e manter a frota em bom estado de navegabilidade.***

*Justificação:*

*Constitui uma responsabilidade primordial do armador garantir o bom estado de funcionamento do navio e não pôr em perigo a segurança humana ou marítima.*



Alteração 6  
ARTIGO 1º, NÚMERO 1  
Artigo 2º (Directiva 94/57/CE)

1. O artigo 2º é alterado do seguinte modo:

a) na alínea b), é suprimida a frase “incluindo os navios registados no Euros a partir do momento em que esse registo for aprovado pelo Conselho”;

b) na alínea d) a expressão “em vigor à data da adopção da presente directiva” é substituída por “em vigor em **1 de Julho de 2000**”.

1. O artigo 2º é alterado do seguinte modo:

a) na alínea b), é suprimida a frase “incluindo os navios registados no Euros a partir do momento em que esse registo for aprovado pelo Conselho”;

***a) bis. na alínea c), a expressão "com carácter obrigatório" é substituída por "que devem ser obrigatoriamente efectuadas";***

b) na alínea d) a expressão "em vigor à data da adopção da presente directiva" é substituída por "em vigor **no momento da aprovação da presente alteração da Directiva**". **Igualmente, as palavras "de 1974", "de 1966" e "de 1973/78" referidas aos anos de aprovação serão colocadas imediatamente após as palavras comuns "Convenção Internacional";**

***b) bis. na alínea i), as últimas palavras a partir de "ou" são substituídas por "serviço concreto, em conformidade com as suas regras e regulamentações estabelecidas e assumidas publicamente pela referida sociedade";***

***b) ter. na alínea j), a palavra "radioeléctrica" será substituída por "das radiocomunicações", sendo igualmente suprimidas as últimas frases que contêm as palavras "que inclui, durante um período de transição que termina em 1 de Fevereiro de 1999, o certificado de segurança radiotelegráfica para navios cargueiros e o certificado de segurança radiotelefónica para navios cargueiros".***

*Justificação:*

*Trata-se, por um lado, de meros ajustamentos gramaticais para evitar confusões de interpretação e, por outro, de precisões sobre o alcance de algumas definições ou de ajustamentos de referências a prazos já caducados.*

(Alteração 7)  
ARTIGO 1º, NÚMERO 2  
Artigo 3º, nº 1 (Directiva 94/57/CE)

2. O **nº 1 do** artigo 3º é alterado do seguinte modo:

É aditado o seguinte período: "Os Estados-Membros agirão em conformidade com as disposições do anexo e do apêndice à Resolução A.847 (20) da OMI relativa a directrizes para assistência aos Estados de bandeira na aplicação dos instrumentos da OMI."

2. O artigo 3º é alterado do seguinte modo:

**a)** É aditado **no final do nº 1** o seguinte período: "Os Estados-Membros agirão em conformidade com as disposições **pertinentes** do anexo e do apêndice à Resolução A.847 (20) da OMI relativa a directrizes para assistência aos Estados de bandeira na aplicação dos instrumentos da OMI."

**O nº 2 é alterado do seguinte modo:**

**A alínea i) passa a ter a seguinte redacção:**

**"i) acreditar organizações para, agindo em nome da administração marítima, efectuar, total ou parcialmente, as inspecções e vistorias oficiais relacionadas com os certificados, incluindo as que se destinam a avaliar a conformidade com o artigo 14º e, caso necessário, a prorrogar ou renovar os respectivos certificados, ou"**

**No último parágrafo, a palavra "radioeléctrica" é substituída por "das radiocomunicações" e a expressão "em seu nome" por "em nome da Administração".**

*Justificação:*

*Trata-se, por um lado, de simples ajustamentos gramaticais para evitar confusões de interpretação e, por outro, de precisar semanticamente as duas alternativas possíveis quanto ao conteúdo das "autorizações" que podem ser concedidas pelos Estados-Membros às organizações, ou seja, uma simples "acreditação" para efectuar inspecções ou então uma mais concreta "delegação" das faculdades ou competências próprias da Administração, como a prorrogação de certificações oficiais.*

(Alteração 8)

ARTIGO 1º, NÚMERO 3

Artigo 4º (Directiva 94/57/CE)

3. O artigo 4º passa a ter a seguinte redacção:

“1. Os Estados-Membros **poderão** requerer à Comissão o reconhecimento **de organizações que satisfaçam os critérios** estabelecidos no anexo e as disposições dos nºs 2, 4 e 5 do artigo 14º. Os Estados-Membros apresentarão à Comissão informações completas relativas à conformidade com os referidos requisitos e provas da mesma. A Comissão efectuará **uma inspecção às** organizações em relação às quais recebeu um pedido de reconhecimento para verificar se as mesmas satisfazem os requisitos acima referidos. A decisão sobre o reconhecimento terá em conta o nível de desempenho da organização em matéria de segurança e prevenção da poluição, referido no artigo 9º. O reconhecimento será concedido pela Comissão em conformidade com o procedimento previsto no artigo 7º.

2. Os Estados-Membros poderão **requerer** à Comissão o reconhecimento limitado, a três anos, de organizações que satisfaçam todos os critérios estabelecidos no anexo, com excepção dos estabelecidos nos pontos 2 e 3 da Secção "**Aspectos gerais**". Aplicar-se-á o procedimento referido no nº 1, com a ressalva de que os critérios do anexo em relação aos quais será

3. O artigo 4º passa a ter a seguinte redacção:

“1. Os Estados-Membros **que desejem conceder uma autorização a qualquer organização ainda não reconhecida, deverão** requerer à Comissão o reconhecimento **da mesma, apresentando, para o efeito, um pedido acompanhado de informações completas sobre o cumprimento dos requisitos** estabelecidos no anexo, **bem como sobre a exigência e compromisso de conformidade com** as disposições dos nºs 2, 4 e 5 do artigo 14º. A Comissão, **juntamente com os respectivos Estados-Membros requerentes, efectuará as avaliações das** organizações em relação às quais recebeu um pedido de reconhecimento para verificar se as mesmas satisfazem **e se comprometem a respeitar** os requisitos acima referidos. A decisão sobre o reconhecimento terá em conta o nível de desempenho da organização em matéria de segurança e prevenção da poluição, referido no artigo 9º. O reconhecimento será concedido pela Comissão em conformidade com o procedimento previsto no artigo 7º.

2. Os Estados-Membros poderão **apresentar** à Comissão **pedidos especiais de** reconhecimento limitado, a três anos, de organizações que satisfaçam todos os critérios estabelecidos no anexo, com excepção dos estabelecidos nos pontos 2 e 3 da Secção "**A. Critérios mínimos gerais**". **A estes pedidos especiais,** aplicar-se-á o procedimento referido no nº 1, com a

feita a avaliação da conformidade *durante a inspeção efectuada* pela Comissão serão todos menos os estabelecidos nos pontos 2 e 3 da Secção "*Aspectos gerais*". O reconhecimento produzirá efeitos apenas *nos* Estados-Membros que tenham apresentado um pedido nesse sentido.

3. Todas as organizações a que for concedido o reconhecimento serão controladas de perto pelo comité previsto no artigo 7º, *nomeadamente com vista à decisão de prorrogar ou não o reconhecimento limitado das organizações referido no n.º 2*. A decisão de prorrogação deste reconhecimento não terá em conta os critérios estabelecidos nos pontos 2 e 3 da Secção "*Aspectos Gerais*" do anexo, devendo, *contudo*, tomar em consideração o nível de desempenho da organização em matéria de segurança e prevenção da poluição, referido no artigo 9º. A decisão de prorrogação *do* reconhecimento limitado deverá especificar as condições da sua concessão, *nomeadamente no que respeita à limitação dos efeitos do reconhecimento prevista no n.º 2*.

4. A Comissão elaborará e manterá actualizada uma lista das organizações reconhecidas em conformidade com os n.ºs 1, 2 e 3. A lista será publicada no Jornal Oficial das Comunidades Europeias.

ressalva de que os critérios do anexo em relação aos quais será feita a avaliação da conformidade pela Comissão *e pelos Estados-Membros nas suas avaliações* serão todos menos os estabelecidos nos pontos 2 e 3 da Secção "*A. Critérios mínimos gerais*". O reconhecimento *limitado* produzirá efeitos apenas *no Estado ou* Estados-Membros que tenham apresentado um pedido nesse sentido.

3. Todas as organizações a que for concedido o reconhecimento serão controladas de perto pelo comité previsto no artigo 7º, *particularmente as organizações a que se refere o anterior n.º 2, com vista a eventuais decisões a adoptar sobre a prorrogação ou não do seu reconhecimento limitado. Relativamente a estas últimas organizações*, a decisão de prorrogação deste reconhecimento não terá em conta os critérios estabelecidos nos pontos 2 e 3 da Secção "*A. Critérios mínimos gerais*" do anexo, devendo, *antes*, tomar em consideração o nível de desempenho da organização em matéria de segurança e prevenção da poluição, referido no *n.º 2 do* artigo 9º. *Qualquer* decisão de prorrogação *de um* reconhecimento limitado deverá especificar as *eventuais* condições da sua concessão.

*3 bis. A Comissão deverá prever um controlo aprofundado para as sociedades de classificação cuja taxa de sinistralidade dos navios classificados for demasiado elevada, controlo esse que será seguido de uma retirada do reconhecimento, caso não sejam tomadas medidas de rectificação.*

*3 ter. A Comissão deverá instituir normas rigorosas e meios de inspecção da manutenção dos navios, por forma a responsabilizar todos os intervenientes envolvidos.*

4. A Comissão elaborará e manterá actualizada uma lista das organizações reconhecidas em conformidade com os *anteriores* n.ºs 1, 2 e 3. A lista será publicada no Jornal Oficial das Comunidades

5. As organizações que, à data da entrada em vigor da presente directiva, já sejam reconhecidas em conformidade com a Directiva 94/57/CE do Conselho, continuarão a ser reconhecidas. A sua conformidade com as novas disposições previstas na presente directiva será avaliada durante as primeiras **inspecções** referidas no artigo 11<sup>o</sup>.

Europeias.

5. As organizações que, à data da entrada em vigor da presente directiva, já sejam reconhecidas em conformidade com a Directiva 94/57/CE do Conselho, continuarão a ser reconhecidas. **Contudo, será exigida a estas últimas** a sua conformidade com as novas disposições previstas na presente directiva, **a qual** será avaliada durante as primeiras **avaliações** referidas no artigo 11<sup>o</sup>.

#### *Justificação:*

*O texto relativo aos pedidos de reconhecimento clarifica o processo e garante que sempre que um Estado-Membro apresente um pedido de reconhecimento a favor de uma organização é porque tenciona autorizar essa organização. Tal evitará os pedidos de reconhecimento de organizações cujos serviços o Estado-Membro não tenciona utilizar. Julgamos ser necessário dispor de um sistema em que as organizações que receberam um reconhecimento limitado tenham a possibilidade de, após a avaliação nomeadamente da sua ficha de desempenho, quer de continuarem a ser "limitadas" de qualquer forma (prorrogação), quer de se tornarem uma organização "totalmente" reconhecida ou de serem excluídas da lista das organizações reconhecidas. O texto precisa essas possibilidades. É necessário estabelecer uma distinção entre a palavra "inspecção", na acepção da alínea c) do artigo 2º da Directiva, e as inspecções efectuadas pela Comissão, de forma a evitar as confusões. Os trabalhos da Comissão parecem ser de natureza mais vasta (que as inspecções) já que englobam a verificação da conformidade da organização reconhecida com a directiva na sua globalidade, incluindo as fichas de desempenho em matéria de prevenção da poluição e, neste contexto, a palavra "avaliação" constitui a definição mais correcta destes trabalhos.*

*O novo nº 3 bis) justifica-se já que a actuação de qualquer organização reconhecida deverá ser controlada e, se for caso disso, sancionada.*

*O novo nº 3 ter) justifica-se já que se trata de responsabilizar todos os intervenientes envolvidos mediante a realização de inspecções.*

(Alteração 9)  
ARTIGO 1º, NÚMERO 4  
Artigo 5º (Directiva 94/57/CE)

4. O artigo 5º é alterado do seguinte modo:

a) No nº 1, a referência "nº 2, alínea i), do artigo 3º" é substituída por "nº 2 do artigo 3º" e a expressão "localizadas na Comunidade" é suprimida.

b) É suprimido o nº 2.

c) O nº 3 passa a ser o nº 2, a expressão "reconhecimento mútuo" é substituída por "tratamento recíproco" e a seguinte frase é aditada no final do parágrafo: "**Além disso, a Comunidade Europeia poderá solicitar ao Estado terceiro em que esteja localizada uma organização reconhecida** que conceda um tratamento recíproco às organizações reconhecidas localizadas na Comunidade".

"Além disso, a Comunidade Europeia poderá solicitar ao Estado terceiro em que esteja localizada uma organização reconhecida que conceda um tratamento recíproco às organizações reconhecidas localizadas na Comunidade".

4. O artigo 5º é alterado do seguinte modo:

a) No nº 1, a referência "nº 2, alínea i), do artigo 3º" é substituída por "nº 2 do artigo 3º", **as palavras "autorizar" e "autorizam" são substituídas por "acreditar" e "acreditam" e as palavras "localizadas na Comunidade a" pela palavra "para"**.

b) É suprimido o nº 2.

c) O nº 3 passa a ser o nº 2 **e terá a seguinte redacção: "Para autorizar uma organização reconhecida estabelecida num país terceiro a levar a cabo as tarefas mencionadas no artigo 3º, ou parte das mesmas, um Estado-Membro poderá solicitar ao referido país terceiro** que conceda um tratamento recíproco às organizações reconhecidas localizadas na Comunidade.

"Além disso, a Comunidade Europeia poderá solicitar ao Estado terceiro em que esteja localizada uma organização reconhecida que conceda um tratamento recíproco às organizações reconhecidas localizadas na Comunidade".

*Justificação:*

*Trata-se de manter a diferenciação semântica estabelecida em alterações anteriores com o objectivo de evitar confusões, diferenciando claramente o conceito de "acreditação" a um organismo reconhecido para que possa levar a cabo determinadas tarefas assinaladas no artigo 3º, da figura jurídica de "delegação" no mesmo organismo de competências próprias da Administração, como também se contempla na alínea ii) do nº 2 do mesmo artigo, inserindo, porém, ambas as figuras no conceito global de "autorizações". Como na primeira parte do artigo se afirma que "em princípio (...), os Estados-Membros não se recusarão a autorizar", supõe-se que esta directiva não pode obrigá-los a "delegar" as suas competências estatais mas sim, e sempre, a aceitar a "acreditação" dos organismos reconhecidos. Por esse motivo, se se mantivesse a palavra autorização(ões), as organizações poderiam reclamar também a "delegação" de competências administrativas.*

(Alteração 10)  
ARTIGO 1º, Nº 5, ALÍNEA a), (i), (ii) e (iii)  
Artigo 6º (Directiva 94/57/CE)

5. O artigo 6º é alterado do seguinte modo:

a) O nº 2 passa a ter a seguinte redacção:

“2. (...)

i) se a responsabilidade de qualquer incidente for imputada à administração por sentença transitada em julgado proferida por um tribunal, por perdas ou danos materiais ou danos pessoais ou morte, e que tenha sido provado nesse tribunal que estes foram causados por acto voluntário ou omissão ou negligência grosseira da organização reconhecida, dos seus organismos, empregados, agentes ou outros que actuam em nome da organização reconhecida, a administração terá direito a **indemnização** por parte da organização reconhecida, na medida em que as referidas perdas, danos materiais, danos pessoais ou morte tenham sido causados pela organização reconhecida de acordo com a decisão desse tribunal;

ii) se a responsabilidade de qualquer incidente for imputada à administração por sentença transitada em julgado proferida por um tribunal, por danos pessoais ou morte, e que tenha sido provado nesse tribunal que estes foram causados por negligência ou acto imprudente ou omissão da organização reconhecida, dos seus organismos, empregados, agentes ou outros que actuam em nome da organização reconhecida, a administração terá direito a **indemnização** por parte da organização reconhecida, na medida em que os referidos danos pessoais ou morte tenham sido causados pela organização reconhecida de acordo com a decisão desse tribunal, num montante não superior a cinco milhões de euros;

5. O artigo 6º é alterado do seguinte modo:

a) O nº 2 passa a ter a seguinte redacção:

“2. (...)

i) se a responsabilidade de qualquer incidente for imputada à administração por sentença transitada em julgado proferida por um tribunal **e esta tenha de indemnizar as vítimas** por perdas ou danos materiais ou danos pessoais ou morte, e que tenha sido provado nesse tribunal que estes foram causados por acto voluntário ou omissão ou negligência grosseira da organização reconhecida, dos seus organismos, empregados, agentes ou outros que actuam em nome da organização reconhecida, a administração terá direito a **uma compensação económica** por parte da organização reconhecida, na medida em que as referidas perdas, danos materiais, danos pessoais ou morte tenham sido causados pela organização reconhecida de acordo com a decisão desse tribunal;

ii) se a responsabilidade de qualquer incidente for imputada à administração por sentença transitada em julgado proferida por um tribunal **e esta tenha de indemnizar as vítimas** por danos pessoais ou morte, e que tenha sido provado nesse tribunal que estes foram causados por negligência ou acto imprudente ou omissão da organização reconhecida, dos seus organismos, empregados, agentes ou outros que actuam em nome da organização reconhecida, a administração terá direito a **uma compensação económica** por parte da organização reconhecida, na medida em que os referidos danos pessoais ou morte tenham sido causados pela organização reconhecida de acordo com a decisão desse tribunal, num montante não superior a cinco milhões de euros. **Estes montantes serão revistos pelo Conselho e pelo**

iii) se a responsabilidade de qualquer incidente for imputada à administração por sentença transitada em julgado proferida por um tribunal, por perdas ou danos materiais, e que tenha sido provado nesse tribunal que estes foram causados por negligência ou acto imprudente ou omissão da organização reconhecida, dos seus organismos, empregados, agentes ou outros que actuam em nome da organização reconhecida, a administração terá direito a **indenização** por parte da organização reconhecida, na medida em que as referidas perdas e danos materiais tenham sido causados pela organização reconhecida de acordo com a decisão desse tribunal, num montante não superior a dois milhões e meio de euros;

*Parlamento, o mais tardar, num prazo de três anos após a data de adopção da directiva, com base num relatório elaborado pela Comissão, à luz da experiência adquirida pelos Estados-Membros e pela Comissão em matéria de aplicação da directiva e da futura legislação comunitária sobre a responsabilidade dos agentes marítimos. O relatório indicará se é necessário apresentar propostas adequadas.*

iii) se a responsabilidade de qualquer incidente for imputada à administração por sentença transitada em julgado proferida por um tribunal **e esta tenha de indemnizar as vítimas** por perdas ou danos materiais, e que tenha sido provado nesse tribunal que estes foram causados por negligência ou acto imprudente ou omissão da organização reconhecida, dos seus organismos, empregados, agentes ou outros que actuam em nome da organização reconhecida, a administração terá direito a **uma compensação económica** por parte da organização reconhecida, na medida em que as referidas perdas e danos materiais tenham sido causados pela organização reconhecida de acordo com a decisão desse tribunal, num montante superior a dois milhões e meio de euros. **Estes montantes serão revistos pelo Conselho e pelo Parlamento, o mais tardar, num prazo de três anos após a data de adopção da directiva, com base num relatório elaborado pela Comissão, à luz da experiência adquirida pelos Estados-Membros e pela Comissão em matéria de aplicação da directiva e da futura legislação comunitária sobre a responsabilidade dos agentes marítimos. O relatório indicará se é necessário apresentar propostas adequadas.**



*Justificação:*

???*Trata-se de diferenciar os conceitos económicos destinados às vítimas directas que receberiam as "indenizações" da administração do ressarcimento desta em função das "compensações económicas" que receberia da organização reconhecida responsável pelos danos. Outro caso distinto seria se a organização reconhecida tivesse que pagar directamente às vítimas.*

???*Ficará assim garantido que o conjunto dos agentes contribuem de forma equitativa, responsável e realista, consoante o seu papel e os níveis de receitas resultantes dos serviços prestados. A experiência adquirida durante um período de três anos após a adopção da directiva será suficiente para avaliar se os montantes devem ou não ser revistos pelo legislador.*

(Alteração 11)

ARTIGO 1º, NÚMERO 6

Artigo 7º (Directiva 94/57/CE)

6. O artigo 7º passa a ter a seguinte redacção:

"A Comissão será assistida por um comité composto por representantes dos Estados-Membros e presidido pelo representante da Comissão.

Quando for feita referência ao presente artigo, aplicar-se-á o procedimento de regulamentação previsto no artigo 5º da Decisão 1999/468/CE, em conformidade com o disposto no nº 3 do artigo 7º e no artigo 8º da mesma decisão.

O período previsto no nº 6 do artigo 5º da Decisão 1999/468/CE é fixado em três meses.

O comité reunirá por convocação pela Comissão pelo menos uma vez por ano e sempre que necessário, em caso de suspensão da autorização de uma organização por um Estado-Membro ou em caso de suspensão de um reconhecimento pela Comissão, nos termos do disposto no artigo 10º. O comité adoptará o seu regulamento interno."

6. O artigo 7º passa a ter a seguinte redacção:

"A Comissão será assistida por um comité composto por representantes dos Estados-Membros e presidido pelo representante da Comissão.

Quando for feita referência ao presente artigo, aplicar-se-á o procedimento de regulamentação previsto no artigo 5º da Decisão 1999/468/CE, em conformidade com o disposto no nº 3 do artigo 7º e no artigo 8º da mesma decisão.

O período previsto no nº 6 do artigo 5º da Decisão 1999/468/CE é fixado em três meses.

O comité reunirá por convocação pela Comissão pelo menos uma vez por ano e sempre que necessário, em caso de suspensão da autorização de uma organização por um Estado-Membro ou em caso de suspensão de um reconhecimento pela Comissão, nos termos do disposto no artigo 10º, ***bem como sempre que seja necessário, nos termos do nº 2 do artigo 4º, decidir sobre a prorrogação dos reconhecimentos limitados.*** O comité adoptará o seu regulamento interno ***e, na perspectiva de melhorar a transparência, consultará anualmente as partes interessadas quanto aos meios de avaliação***

**dos desempenhos, em conformidade com o disposto no artigo 9º.**

*Justificação:*

*O comité deve garantir a autenticidade dos meios utilizados para avaliar os desempenhos. Para cooperar com o comité, as organizações reconhecidas deverão transmitir-lhe uma síntese da avaliação feita por elas próprias do seu sistema de qualidade (cf. alteração IACS ao artigo 11º). Tal não substituirá as inspecções efectuadas pela Comissão nem o controlo efectuado pelas administrações do Estado de bandeira.*

Alteração 12  
ARTIGO 1º, NÚMERO 7  
Artigo 8º, n.º 1 (Directiva 94/57/CE)

7. O n.º 1, primeiro travessão, do artigo 8º passa a ter a seguinte redacção:

“- aplicar, para efeitos da presente directiva, as futuras alterações às convenções internacionais e aos protocolos, códigos e resoluções conexos, referidos na alínea d) do artigo 2º e no n.º 2 do artigo 6º, que vierem a entrar em vigor,”.

7. O n.º 1, primeiro travessão, do artigo 8º passa a ter a seguinte redacção:

“- aplicar, para efeitos da presente directiva, as futuras alterações às convenções internacionais e aos protocolos, códigos e resoluções conexos, referidos na alínea d) do artigo 2º e no n.º 2 do artigo 6º, que vierem a entrar em vigor,”.

***Acrescentar um terceiro travessão:***

***"rever os montantes referidos nos pontos (ii) e (iii) do segundo travessão do n.º 2 do artigo 6º,"***

*Justificação:*

*O objectivo é permitir alterar o montante máximo das compensações (responsabilidade limitada) referido no artigo 6º se o montante da compensação económica for reduzido relativamente às indemnizações a pagar pela Administração às pessoas lesadas.*

(Alteração 13)  
ARTIGO 1º, NÚMERO 10  
Artigo 11º, nº 3 (Directiva 94/57/CE)

10. O artigo 11º é alterado do seguinte modo:

a) No nº 1, é suprimido o seguinte texto: "e se essas organizações preenchem os critérios especificados no anexo. Poderá fazê-lo através de um controlo directo das organizações reconhecidas pela sua administração competente ou, no caso de organizações localizadas nouro Estado-Membro, confiando o controlo dessas organizações à administração de outro Estado-Membro".

**b) No nº 2, a frase "Cada Estado-Membro desempenhará esta tarefa de dois em dois anos" é substituída por "Cada Estado-Membro executará esta tarefa pelo menos de dois em dois anos".**

c) Os nºs 3 e 4 são suprimidos.

d) É aditado um novo nº 3 com a seguinte redacção:

“3. Todas as organizações reconhecidas serão objecto de inspecção pela Comissão, feita em conjunto com o Estado-Membro que apresentou o pedido relevante de reconhecimento, numa base regular e pelo menos de *três* em *três* anos, a fim de verificar se as mesmas satisfazem os critérios estabelecidos no anexo. Ao seleccionar as organizações a inspeccionar, a Comissão prestará particular atenção ao nível de desempenho da organização em matéria de segurança e de prevenção da poluição, ao número de acidentes e aos relatórios estabelecidos pelos Estados-Membros nos termos do artigo 12º. A inspecção poderá incluir uma visita aos serviços regionais da organização, assim como inspecções aleatórias e aprofundadas dos navios. A Comissão fornecerá *aos* Estados-Membros um relatório com os resultados da inspecção.”

10. O artigo 11º é alterado do seguinte modo:

a) No nº 1, é suprimido o seguinte texto: "e se essas organizações preenchem os critérios especificados no anexo. Poderá fazê-lo através de um controlo directo das organizações reconhecidas pela sua administração competente ou, no caso de organizações localizadas nouro Estado-Membro, confiando o controlo dessas organizações à administração de outro Estado-Membro".

**Suprimido**

c) Os nºs 3 e 4 são suprimidos.

d) É aditado um novo nº **1 bis** com a seguinte redacção:

“**1 bis.** Todas as organizações reconhecidas serão objecto de inspecção pela Comissão, feita em conjunto com o Estado-Membro que apresentou o pedido relevante de reconhecimento **e com os Estados-Membros que lhes tenham concedido qualquer tipo de autorização**, numa base regular e pelo menos de *dois* em *dois* anos, a fim de verificar se as mesmas satisfazem os critérios estabelecidos no anexo. Ao seleccionar as organizações a inspeccionar, a Comissão prestará particular atenção ao nível de desempenho da organização em matéria de segurança e de prevenção da poluição, ao número de acidentes e aos relatórios estabelecidos pelos Estados-Membros nos termos do artigo 12º. A inspecção poderá incluir uma visita aos serviços regionais da organização, assim como inspecções aleatórias e aprofundadas dos navios. A Comissão fornecerá **a todos os** Estados-Membros um relatório com os resultados da inspecção.”

*1 ter) É aditado um novo n.º 1 ter) com a seguinte redacção:*

*"1 ter). As organizações reconhecidas comunicarão anualmente os resultados da avaliação do seu sistema de qualidade ao comité previsto no artigo 7º."*

*Justificação:*

*Nos termos da directiva, os Estados-Membros devem garantir o controlo das organizações reconhecidas de dois em dois anos. Por razões de harmonização, dever-se-ia fixar o mesmo prazo para as avaliações dos Estados-Membros e da Comissão.*

*Relativamente ao novo n.º 1 ter), a obrigação imposta às organizações reconhecidas de comunicar os resultados reflecte o princípio da contínua melhoria e da prossecução do diálogo total e aberto com o comité e a Comissão.*

(Alteração 14)

ARTIGO 1º, NÚMERO 11

Artigo 12º (Directiva 94/57/CE)

11. O artigo 12º passa a ter a seguinte redacção:

"No exercício dos seus direitos e obrigações de inspecção na qualidade de Estado do porto, cada Estado-Membro comunicará à Comissão e aos outros Estados-Membros os casos em que constate a emissão de certificados válidos por organizações que actuam em nome de um Estado de bandeira para navios que não satisfazem as prescrições pertinentes das convenções internacionais, bem como qualquer anomalia apresentada por um navio portador de um certificado de classificação válido relativa a elementos abrangidos por esse certificado. Para efeitos do presente artigo, apenas serão comunicados os casos de navios que representem um risco grave para a segurança ou o ambiente ou em que as organizações tenham agido de forma particularmente negligente."

11. O artigo 12º passa a ter a seguinte redacção:

"No exercício dos seus direitos e obrigações de inspecção na qualidade de Estado do porto, cada Estado-Membro comunicará à Comissão e aos outros Estados-Membros os casos em que constate a emissão de certificados válidos por organizações que actuam em nome de um Estado de bandeira para navios que não satisfazem as prescrições pertinentes das convenções internacionais, bem como qualquer anomalia apresentada por um navio portador de um certificado de classificação válido relativa a elementos abrangidos por esse certificado. Para efeitos do presente artigo, apenas serão comunicados os casos de navios que representem um risco grave para a segurança ou o ambiente ou em que as organizações tenham agido de forma particularmente negligente."

***A organização reconhecida em questão deve ser informada sobre o caso constatado no momento da inspecção inicial a fim de***

***poder tomar imediatamente as medidas de acompanhamento adequadas".***

*Justificação:*

*Os membros da Associação Internacional das Sociedades de Classificação (IACS) são obrigados, por força do regime de certificação do sistema de qualidade da Associação e do respectivo regulamento interno, a examinar qualquer "queixa" e a tomar todas as medidas necessárias para remediar a situação.*

(Alteração 15)

ARTIGO 1º, NÚMERO 13 BIS (NOVO)

Artigo 13º (ex-14º) (Directiva 94/57/CE)

***13 bis. No final do nº 2 do artigo 13º (anterior 14º), a referência ao "artigo 13º" é substituída por "artigo 7º".***

*Justificação:*

*Trata-se de contemplar o desaparecimento do anterior artigo 13º, tornando necessário introduzir a referência ao novo artigo 7º.*

(Alteração 16)

ARTIGO 1º, NÚMERO 14

Artigo 14º (ex 15º) (Directiva 94/57/CE)

***14. O artigo 14º passa a ter a seguinte redacção:***

***1. As organizações reconhecidas consultar-se-ão mútua e periodicamente para manter a equivalência dos seus padrões técnicos e da aplicação dos mesmos em conformidade com as disposições da resolução 847(-20) - "Guidelines to assist flag states in the Implementation of IMO Instruments" da OMI. As organizações transmitirão periodicamente à Comissão relatórios sobre os progressos fundamentais verificados nesses padrões.***

***2. Quando se trate de um navio da sua classe, as organizações reconhecidas***

***deverão comprovar a sua disponibilidade para cooperar com as administrações de controlo do Estado portuário, em particular com o objectivo de facilitar a rectificação das deficiências ou outras discrepâncias notificadas.***

***Os nº 3 e nº 4 do artigo 14º passam a ter a seguinte redacção:***

“3. As organizações reconhecidas fornecerão à administração e à Comissão todas as informações relevantes sobre os navios por elas classificados, mudanças e suspensões de classe e desclassificações, independentemente do pavilhão dos mesmos. As informações sobre mudanças e suspensões de classe e desclassificações, incluindo informações sobre todos os atrasos na execução das vistorias ou na implementação das recomendações, condições de classe, condições operacionais e restrições operacionais determinadas para os navios por elas classificados, independentemente do seu pavilhão, serão igualmente comunicadas ao sistema de informação Sirenac para as inspecções de navios pelo Estado do porto.

4. As organizações reconhecidas não emitirão certificados para um navio, qualquer que seja a sua bandeira, que tenha sido desclassificado ou que tenha mudado de classe por razões de segurança, antes de ***terem informado*** a administração competente do Estado de bandeira, a fim de determinar se é ou não necessária uma inspecção completa.”.

***c) É aditado o nº 5 seguinte:***

“5. Em caso de transferência da

“3. As organizações reconhecidas fornecerão à administração, ***a todos os Estados-Membros que tenham concedido qualquer tipo de autorização prevista no artigo 3º*** e à Comissão todas as informações relevantes sobre os navios por elas classificados, mudanças e suspensões de classe e desclassificações, independentemente do pavilhão dos mesmos. As informações sobre mudanças e suspensões de classe e desclassificações, incluindo informações sobre todos os atrasos na execução das vistorias ou na implementação das recomendações, condições de classe, condições operacionais e restrições operacionais determinadas para os navios por elas classificados, independentemente do seu pavilhão, serão igualmente comunicadas ao sistema de informação Sirenac para as inspecções de navios pelo Estado do porto ***e serão publicadas nos sites Internet destas organizações.***

4. As organizações reconhecidas não emitirão certificados para um navio, qualquer que seja a sua bandeira, que tenha sido desclassificado ou que tenha mudado de classe por razões de segurança, antes de ***facultar previamente*** à administração competente do Estado de bandeira ***a oportunidade de, num prazo de 24 horas, emitir o seu parecer***, a fim de determinar se é ou não necessária uma inspecção completa.”.

“5. Em caso de transferência da

classificação de uma organização reconhecida para outra, a primeira organização deverá informar a nova organização de todos os atrasos na execução das vistorias ou na implementação das recomendações, condições de classe, condições operacionais e restrições operacionais determinadas para o navio. Quando da transferência, a primeira organização fornecerá à nova organização o historial completo do navio. A nova organização só poderá emitir certificados para o navio quando todas as inspecções em atraso tiverem sido executadas de modo satisfatório e todas as recomendações e condições de classe previamente determinadas para o navio e ainda não observadas tiverem sido implementadas, de acordo com o especificado pela primeira organização. Antes da emissão dos certificados, a nova organização deve informar a primeira organização da data de emissão dos mesmos e confirmar as datas, locais e medidas tomadas para dar uma resposta adequada aos atrasos na execução das vistorias e na implementação das recomendações e condições de classe. As organizações reconhecidas devem cooperar umas com as outras com vista à aplicação correcta das disposições do presente número."

classificação de uma organização reconhecida para outra, a primeira organização deverá informar a nova organização de todos os atrasos na execução das vistorias ou na implementação das recomendações, condições de classe, condições operacionais e restrições operacionais determinadas para o navio. Quando da transferência, a primeira organização fornecerá à nova organização o historial completo do navio. A nova organização só poderá emitir certificados para o navio quando todas as inspecções em atraso tiverem sido executadas de modo satisfatório e todas as recomendações e condições de classe previamente determinadas para o navio e ainda não observadas tiverem sido implementadas, de acordo com o especificado pela primeira organização. Antes da emissão dos certificados, a nova organização deve informar a primeira organização da data de emissão dos mesmos e confirmar as datas, locais e medidas tomadas para dar uma resposta adequada aos atrasos na execução das vistorias e na implementação das recomendações e condições de classe. As organizações reconhecidas devem cooperar umas com as outras com vista à aplicação correcta das disposições do presente número."

*Justificação:*

*Relativamente à alteração 15 do relator, foi corrigida no n.º 1 a referência à resolução pertinente da OMI. Além disso, a expressão "prazo razoável" foi concretizada pela fórmula "prazo de 24 horas", a fim de evitar atrasos na inspecção.*

(Alteração 17)  
ARTIGO 1º, NÚMERO 15  
Artigo 15º (ex-16º) (Directiva 94/57/CE)

15. *O n.º 3 do artigo 15º passa a ter a seguinte redacção:*

“3. Cada Estado-Membro comunicará imediatamente à Comissão e aos outros Estados-Membros o texto de todas as disposições de direito interno que adoptar no domínio regido pela presente directiva.”.

15. *O artigo 15º passa a ter a seguinte redacção:*

**1. Os Estados-Membros aplicarão as disposições legais, regulamentares e administrativas necessárias para cumprir a presente directiva, o mais tardar, no prazo de 12 meses subsequentes à data da sua adopção. Disso informarão imediatamente a Comissão.**

**2. Sempre que os Estados-Membros adoptem as referidas disposições, estas incluirão uma referência à presente directiva ou serão acompanhadas da referida referência na sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecerão as modalidades da mencionada referência.**

“3. Cada Estado-Membro comunicará imediatamente à Comissão e aos outros Estados-Membros o texto de todas as disposições de direito interno que adoptar no domínio regido pela presente directiva.”.

**3 bis. Além disso, a Comissão deverá informar regularmente o Parlamento Europeu sobre os progressos verificados na aplicação da directiva nos Estados-Membros.**

*Justificação:*

*Trata-se de eliminar a anterior referência à entrada em vigor da directiva datada de 31.12.1995 e ajustá-la aos 12 meses subsequentes à data da sua posterior adopção.*

*Relativamente ao novo n.º 3 bis), por razões de transparência, e como o Parlamento Europeu não tem condições para participar no processo de reconhecimento das sociedades de classificação, a Comissão deverá fornecer regularmente informações ao Parlamento.*



(Alteração 18)  
ARTIGO 1º, NÚMERO 16  
Anexo (Directiva 94/57/CE)

16. O anexo da directiva é alterado do seguinte modo:

- a) No ponto 2 da Secção "A. ASPECTOS GERAIS", a palavra "deve" é substituída pelas palavras "tem de".
- b) No segundo período do ponto 3 da Secção "A. ASPECTOS GERAIS", a palavra "serão" é substituída pela palavra "são".
- c) No ponto 4 da Secção "A. ASPECTOS GERAIS", a palavra "deverá" é substituída pela palavra "deve".
- d) No ponto 5 da Secção "A. ASPECTOS GERAIS", a palavra "deverá" é substituída pela palavra "deve". É inserida no fim a seguinte frase: "ou mantido numa base electrónica acessível *às partes interessadas*".
- e) Na primeira frase do ponto 6 da Secção "A. ASPECTOS GERAIS", a palavra "deverá" é substituída pela palavra "deve". **A alteração à segunda frase não se aplica à versão portuguesa.**
- f) No ponto 7 da Secção "A. ASPECTOS GERAIS", a palavra "deverá" é substituída pela palavra "deve".
- g) No final do ponto 4 da Secção "B. ASPECTOS ESPECÍFICOS", a seguir à palavra "administração", é inserida a frase "e à Comissão".
- h) Ao final do ponto 5 da Secção "B. ASPECTOS ESPECÍFICOS" é aditado o seguinte período: "A política da organização deve definir metas e indicadores do desempenho em matéria de segurança e prevenção da poluição."
- i) No final da alínea b) do ponto 6 da

16. O anexo da directiva é alterado do seguinte modo:

***As secções "A. ASPECTOS GERAIS" e "B. ASPECTOS ESPECÍFICOS" passarão a denominar-se "A. Critérios mínimos gerais" e "B. Critérios mínimos específicos".***

- a) No ponto 2 da Secção "A. ***Critérios mínimos gerais***", a palavra "deve" é substituída pelas palavras "tem de".
- b) No segundo período do ponto 3 da Secção "A. ***Critérios mínimos gerais***", a palavra "serão" é substituída pela palavra "são".
- c) No ponto 4 da Secção "A. ***Critérios mínimos gerais***", a palavra "deverá" é substituída pela palavra "deve".
- d) No ponto 5 da Secção "A. ***Critérios mínimos gerais***", a palavra "deverá" é substituída pela palavra "deve". É inserida no fim a seguinte frase: "ou mantido numa base electrónica acessível ***ao público***".
- e) Na primeira frase do ponto 6 da Secção "A. ***Critérios mínimos gerais***", a palavra "deverá" é substituída pela palavra "deve". **A alteração à segunda frase não se aplica à versão portuguesa.**
- f) No ponto 7 da Secção "A. ***Critérios mínimos gerais***", a palavra "deverá" é substituída pela palavra "deve".
- g) No final do ponto 4 da Secção "B. ***Critérios mínimos específicos***", a seguir à palavra "administração", é inserida a frase "e à Comissão ***e às partes interessadas***".
- h) Ao final do ponto 5 da Secção "B. ***Critérios mínimos específicos***" é aditado o seguinte período: "A política da organização deve definir metas e indicadores do desempenho em matéria de segurança e prevenção da poluição."
- i) No final da alínea b) do ponto 6 da

Secção "B. ASPECTOS ESPECÍFICOS", é aditada a seguinte frase: "e seja instaurado um sistema interno para medir a qualidade do serviço em relação às mesmas regras e regulamentações".

j) No final da alínea c) do ponto 6 da Secção "B. ASPECTOS ESPECÍFICOS", é aditada a seguinte frase: "e seja instaurado um sistema interno para medir a qualidade do serviço no que respeita à conformidade com as convenções internacionais".

k) A alínea g) do ponto 6 da Secção "B. ASPECTOS ESPECÍFICOS" passa a ter a seguinte redacção:

"g) Os requisitos referentes às tarefas legais que a organização está autorizada a desempenhar só sejam aplicados pelos seus próprios inspectores ou inspectores próprios de outras organizações reconhecidas; em qualquer caso, os inspectores devem possuir um conhecimento aprofundado do tipo específico de navio no qual efectuam as tarefas legais e dos requisitos relevantes aplicáveis;"

l) No final da alínea i) do ponto 6 da Secção "B. ASPECTOS ESPECÍFICOS", é suprimida a palavra "e".

m) A alínea j) do ponto 6 da Secção "B. ASPECTOS ESPECÍFICOS" passa a ter a seguinte redacção:

«j) Exista, em todos os locais de trabalho da organização, um sistema global de auditorias internas planeadas e documentadas de actividades relacionadas

Secção "B. *Critérios mínimos específicos*", é aditada a seguinte frase: "e seja instaurado um sistema interno para medir a qualidade do serviço em relação às mesmas regras e regulamentações".

j) No final da alínea c) do ponto 6 da Secção "B. *Critérios mínimos específicos*", é aditada a seguinte frase: "e seja instaurado um sistema interno para medir a qualidade do serviço no que respeita à conformidade com as convenções internacionais".

k) A alínea g) do ponto 6 da Secção "B. *Critérios mínimos específicos*" passa a ter a seguinte redacção:

"g) Os requisitos referentes às tarefas legais que a organização está autorizada a desempenhar só sejam aplicados pelos seus próprios inspectores ou inspectores próprios de outras organizações reconhecidas; em qualquer caso, os inspectores devem possuir um conhecimento aprofundado, nos domínios pertinentes para as inspecções específicas a efectuar, do tipo específico de navio no qual efectuam as tarefas legais e dos requisitos relevantes aplicáveis;"

***k bis) Não deverá ser contratada qualquer sociedade de classificação que tenha ligações profissionais, pessoais ou familiares com o proprietário ou o armador do navio. Tal incompatibilidade é igualmente aplicável aos inspectores contratados pelas sociedades de classificação. As determinação de incompatibilidade deve ser regulada pela legislação administrativa geral dos Estados-Membros.***

l) No final da alínea i) do ponto 6 da Secção "B. *Critérios mínimos específicos*", é suprimida a palavra "e".

m) A alínea j) do ponto 6 da Secção "B. *Critérios mínimos específicos*" passa a ter a seguinte redacção:

«j) Exista, em todos os locais de trabalho da organização, um sistema global de auditorias internas planeadas e documentadas de actividades relacionadas

com a qualidade;".

n) Ao ponto 6 da Secção "B. ASPECTOS ESPECÍFICOS" são aditadas as seguintes duas alíneas:

"k) As vistorias e inspecções obrigatórias no quadro do sistema harmonizado de vistoria e certificação que a organização está autorizada a realizar, sejam realizadas em conformidade com as disposições estabelecidas no anexo e no apêndice da Resolução A.746 (18) da IMO relativa a directrizes de vistoria ao abrigo do sistema harmonizado de vistoria e certificação;

l) Sejam estabelecidas, entre os serviços centrais e regionais da sociedade, relações claras e directas em matéria de responsabilidade e controlo."

o) A alínea b) do ponto 7 da Secção "B. ASPECTOS ESPECÍFICOS" passa a ter a seguinte redacção:

«b) Efectuar todas as inspecções e vistorias exigidas pelas convenções internacionais para a emissão de certificados, incluindo os meios de avaliar, utilizando pessoal qualificado e em conformidade com as disposições estabelecidas no anexo da Resolução A.788 (19) da OMI relativa a directrizes de aplicação do Código Internacional de Gestão da Segurança (Código ISM) pelas administrações, a aplicação e a manutenção do sistema de gestão da segurança, tanto em terra como a bordo dos navios que deverão estar abrangidos na certificação."

p) **Esta alteração não se aplica à versão portuguesa**

com a qualidade;".

n) Ao ponto 6 da Secção "B. **Critérios mínimos específicos**" são aditadas as seguintes duas alíneas:

"k) As vistorias e inspecções obrigatórias no quadro do sistema harmonizado de vistoria e certificação que a organização está autorizada a realizar, sejam realizadas em conformidade com as disposições estabelecidas no anexo e no apêndice da Resolução A.746 (18) da IMO relativa a directrizes de vistoria ao abrigo do sistema harmonizado de vistoria e certificação;

l) Sejam estabelecidas, entre os serviços centrais e regionais da sociedade **e entre as sociedades de classificação e os seus inspectores**, relações claras e directas em matéria de responsabilidade e controlo."

o) A alínea b) do ponto 7 da Secção "B. **Critérios mínimos específicos**" passa a ter a seguinte redacção:

«b) Efectuar todas as inspecções e vistorias exigidas pelas convenções internacionais para a emissão de certificados, incluindo os meios de avaliar, utilizando pessoal qualificado e em conformidade com as disposições estabelecidas no anexo da Resolução A.788 (19) da OMI relativa a directrizes de aplicação do Código Internacional de Gestão da Segurança (Código ISM) pelas administrações, a aplicação e a manutenção do sistema de gestão da segurança, tanto em terra como a bordo dos navios que deverão estar abrangidos na certificação."

p) **Esta alteração não se aplica à versão portuguesa**

q) **No final do ponto 8 da Secção "B. Critérios mínimos específicos" aditar as seguintes palavras: "e se o seu principal estabelecimento não estiver sediado na União, ficará sujeito à certificação do Estado-Membro em que tiver a sua maior sucursal ou delegação regional ou, na sua ausência, da do primeiro Estado-Membro**

***que tenha solicitado o seu reconhecimento e lhe tenha concedido uma das autorizações previstas no artigo 3º.***

*Justificação:*

*O reforço da transparência da informação e o acesso à informação dos agentes sociais e económicos, bem como dos poderes locais interessados, constitui uma garantia para uma melhor segurança ambiental. O ISO 14001 é um sistema voluntário de gestão do ambiente que oferece a uma organização a possibilidade e a flexibilidade necessárias para definir os seus limites e pode ser aplicado a toda a organização ou às suas unidades e actividades específicas. Aplica-se às práticas de gestão ambiental (tais como a eliminação de resíduos no gabinete) da empresa, mas não contribui para reforçar as normas ambientais dos navios classificados por uma organização reconhecida nem para melhorar a segurança no mar. Além disso, o problema da mediocridade em matéria de qualidade e de eficácia nos trabalhos de controlo das sociedades de classificação situa-se frequentemente a nível das inspecções, quando um inspector, por seu livre arbítrio, pode considerar como sendo menores defeitos técnicos potencialmente importantes dos navios controlados. Finalmente, é necessário prever a possibilidade de uma organização não ter a sua sede principal na União.*

*Relativamente ao ponto k), o que é necessário é um bom conhecimento das tarefas específicas a serem executadas, que podem não exigir um conhecimento profundo de todos os aspectos do tipo de navio a inspeccionar.*

*O objectivo do novo ponto k bis) é evitar ligações entre a entidade ou os inspectores e o navio inspeccionado.*

## PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA

**Resolução legislativa do Parlamento Europeu sobre a proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 95/57/CE do Conselho relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas (COM(2000)142 – C5-0175/2000 – 2000/0066(COD))**

**(Processo de co-decisão: primeira leitura)**

*O Parlamento Europeu,*

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2000) 142<sup>1</sup>),
  - Tendo em conta o n.º 2 do artigo 251.º e o n.º 2 do artigo 80.º do Tratado CE, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C5-0175/2000),
  - Tendo em conta o artigo 67.º do seu Regimento,
  - Tendo em conta o relatório da Comissão da Política Regional, dos Transportes e do Turismo e os pareceres da Comissão da Indústria, do Comércio Externo, da Investigação e da Energia, bem como da Comissão do Meio Ambiente, da Saúde Pública e da Política do Consumidor (A5-0342/2000),
1. Aprova a proposta da Comissão assim alterada;
  2. Requer que esta proposta lhe seja de novo submetida, caso a Comissão pretenda alterá-la substancialmente ou substituí-la por um outro texto;
  3. Encarrega a sua Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão.

---

<sup>1</sup> JO C 212. de 25.07.2000, p. 114.

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### Introdução

De acordo com o Direito Internacional, a navegabilidade de um navio é da responsabilidade do Estado de bandeira.

Dada uma certa falta de vistorias e de infra-estruturas técnicas, muitos Estados de bandeira são incapazes de efectuar por si próprios inspecções regulares e pertinentes para determinar se os navios que navegam com o seu pavilhão respeitam as normas impostas em matéria de segurança e de protecção ambiental, tal como definidas pelas convenções internacionais

1. Por esse motivo, os Estados de bandeira delegaram essa responsabilidade a organizações especiais chamadas

As sociedades de classificação são organizações sem fins lucrativos que contratam os inspectores especializados e que se dedicam a supervisionar os navios aquando da sua construção e nas posteriores inspecções.

Estas sociedades de classificação existem em número limitado, o que se explica pela necessidade de uma ampla experiência e do elevado grau de competência técnica dos inspectores contratados, bem como pela potência dos centros informáticos de investigação a que recorrem.

A delegação destas funções de controlo nas sociedades de classificação é uma prática internacionalmente aceite. Estas sociedades desempenham um papel fundamental na manutenção da segurança marítima que necessita da existência de organizações eficazes e fiáveis.

No entanto, parece ser claro que estas organizações encarregadas de controlar a adequação dos diversos navios às diferentes regulamentações existentes devem apresentar entre si uma certa uniformidade em termos de qualidade e peritagem; de igual modo, as inspecções não devem apresentar grandes variações de uma sociedade para outra.

Para solucionar esta situação, a Comissão apresentou uma proposta de directiva que estabelece as normas que deverão ser aplicadas aos Estados-Membros e às sociedades de classificação, com o objectivo de obter um respeito maior e mais uniforme das convenções internacionais no seio da UE.

Por esse motivo, era necessário reconhecer determinadas organizações no âmbito da UE de acordo com uma série de critérios harmonizados. Este reconhecimento fica assegurado com a Directiva nº 94/57/CE relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas.

---

<sup>1</sup> [1]As referidas Convenções Internacionais são:

- a Convenção Internacional para a Segurança da Vida Humana no Mar (SOLAS, 1974);
- a Convenção Internacional sobre Linhas de Carga (CLL), sobre a solidez e a estabilidade dos navios;
- a Convenção Internacional para Prevenir a Poluição pelos Navios (MARPOL), sobre a construção e exploração dos navios.

## **O sistema em vigor**

Por força da Directiva nº 94/57/CE, o sistema que se aplica a todos os navios, incluindo os que transportam produtos petrolíferos, baseia-se na aceitação por parte de todos os Estados-Membros de certificados emitidos por sociedades de classificação reconhecidas pela UE aos navios que respeitam as normas e exigências em matéria ambiental e de segurança, tal como definidas nas convenções internacionais.

Embora a Associação Internacional de Sociedades de Classificação (IACS), reconhecida na UE, formada por dez membros também reconhecidos, tenha por objectivo estabelecer as normas adequadas e zelar pelo seu cumprimento através do sistema de classificação no seu conjunto, existem sérias dúvidas sobre a vontade de todos e de cada um dos associados de pôr todos os meios para a aplicação destas normas rigorosas e necessárias, como o mostra o acidente do Erika, um navio inspecionado pela Sociedade de Classificação italiana RINA, membro da IACS. Numerosos observadores deste sector consideram que nem todos os membros da IACS respeitam as normas rigorosas requeridas. Parece ser que existem variações tanto entre os resultados dos vários membros da IACS como dentro de uma mesma sociedade de classificação, onde se observam normas divergentes em função da administração do pavilhão e/ou do cliente.

## **A proposta da Comissão**

O acidente do Erika pôs claramente de manifesto os limites da acção das sociedades de classificação no tocante ao controlo da construção e ao acompanhamento das condições de navegabilidade dos navios que estão sob a sua responsabilidade. O sector afectado (IACS) procurou já obter uma solução para estes problemas, tendo sido já introduzidas algumas melhorias nos sistemas de detecção e controlo da estrutura dos navios mais antigos que normalmente sofrem uma degradação da estrutura metálica do tanque de lastro.

A indústria petrolífera também tomou uma série de medidas para melhorar o seu sistema privado de inspecção, contando com o facto de a maioria das grandes sociedades petrolíferas disporem dos seus próprios processos de inspecção e publicarem cerca de 10.000 relatórios anuais de inspecção de petroleiros. Os referidos relatórios estarão à disposição das autoridades centrais do Estado do porto.

Do ponto de vista legislativo, apesar da directiva actual ter sido aplicada em todos os Estados-Membros, existem algumas lacunas que foram postas de manifesto no momento em que entrou em vigor. Uma das grandes lacunas reside no facto de o conhecimento das sociedades de classificação estar totalmente reservado aos Estados-Membros, sem que exista qualquer controlo prévio harmonizado e centralizado sobre o respeito dos critérios previstos na directiva por parte da organização que deseja ser admitida. Os controlos *a posteriori* das organizações admitidas revelam a mesma falta de organização e de centralização.

Para ter em conta todas estas considerações, as propostas de alteração contidas na directiva fazem referência aos seguintes pontos:

1. A responsabilidade da Comissão (e de um comité de regulamentação) para a concessão ou retirada do reconhecimento das sociedades de classificação. A referida

responsabilidade, que até hoje cabia aos Estados-Membros, será compartilhada pela Comissão.

2. A possibilidade de suspender o reconhecimento por um período de um ano caso se observem deficiências na organização autorizada. Esta suspensão pode dar lugar à retirada de autorização se as referidas deficiências persistirem.
3. Os resultados positivos registados pela organização da sociedade de classificação no seu conjunto relativamente à segurança e à prevenção da poluição constitui uma condição *sine qua non* para conceder e manter o reconhecimento.
4. Em caso de acidente, está prevista e harmonizada a responsabilidade financeira das organizações autorizadas em todo o âmbito comunitário, podendo a mesma ser ilimitada ou limitada a vários níveis segundo a gravidade do acto ou do incumprimento.
5. A passagem de uma sociedade para outra está sujeita a regras mais rigorosas, em especial a obrigação que tem a sociedade que perde o navio de entregar o historial completo do navio à sociedade que o recebe.

### **Observações**

Considerando a importância das inspecções efectuadas pelas sociedades de classificação tanto para a segurança dos navios como para a prevenção da poluição marítima, é indispensável reforçar as normas que regem as suas actividades e responsabilidades para garantir a segurança marítima. As propostas de modificação da Comissão contribuem em grande medida para cumprir este objectivo. Aumentar a transparência é também fundamental se se pretende melhorar o funcionamento de um sistema seguro de navegação. É necessária uma maior disponibilidade para comunicar a terceiros a informação referente à transferência de classe, a mudança de armador e as prorrogações dos certificados, tal como propõe a Comissão.

Devemos acolher favoravelmente a proposta de directiva, já que esta pretende reforçar o sistema de classificação e fazer da Directiva nº 94/57/CEE uma arma importante que permitirá estabelecer normas rigorosas e uniformes. Por outro lado, poderiam surgir problemas decorrentes da aplicação prática do sistema proposto.

- a) Este procedimento também suscita a pergunta relativa à capacidade da Comissão de assumir esta nova responsabilidade e os meios que deverá empregar para o efeito. Considerando o alto grau de peritagem que requer este sector, a necessidade de consideráveis recursos, tanto económicos como humanos, imprescindíveis para o funcionamento eficaz deste sistema, seria importante encontrar uma modalidade que permita tirar partido dos recursos actuais dos Estados-Membros. Segundo a proposta, é da competência da Comissão fazer a auditoria dos organismos que apresentam um pedido de reconhecimento para verificar se satisfazem as exigências que prevê a directiva. Poderia ser prevista uma auditoria de controlo comum pela Comissão e pelos Estados-Membros que apresentaram o pedido de reconhecimento. Desta forma, poderiam ser aproveitados os recursos actuais dos Estados-Membros.
- b) É estabelecida uma normativa em matéria de responsabilidade aplicável a estas sociedades de classificação em caso de incumprimento ou de acidentes imputáveis aos



seus actos, em função do acto cometido ou do incumprimento, para elaborar um sistema de responsabilidade financeira uniforme. O comité não está totalmente de acordo com a proposta da Comissão que fixa os montantes máximos da indemnização devida por organismos de inspecção (5 milhões de euros para os danos corporais ou por morte e 2,5 milhões de euros para os danos materiais resultantes de um acto de omissão por negligência ou imprudência do organismo reconhecido), e considera conveniente que o Conselho e o Parlamento reveja esses montantes à luz da experiência adquirida em matéria de responsabilidade dos agentes marítimos.

- c) O relator congratula-se com o facto de a Comissão exigir como critério de reconhecimento a independência da sociedade de classificação dos armadores ou construtores ou de outras pessoas que exerçam actividades comerciais no sector do fabrico, equipamento e reparação da exploração naval. Também é evidente que as receitas das sociedades não devem depender significativamente de uma só empresa comercial.
- d) O reforço e a transparência também constituem um aspecto importante para o Parlamento. Nesse sentido, os organismos de inspecção deverão garantir que toda a informação pertinente sobre as alterações, suspensões ou desclassificação seja acessível ao público na sua página web na Internet.
- e) Por razões de transparência perante o Estado de bandeira e a sociedade de classificação, se descobrirem que emitiram certificados válidos para um navio que não satisfaz as prescrições estabelecidas nas convenções internacionais, os Estados-Membros deveriam informar não só a Comissão e os outros Estados-Membros mas também o Estado de bandeira e a sociedade de classificação interessada, exercendo assim os seus direitos de inspecção na qualidade de Estado do porto.
- f) De acordo com a proposta da Comissão, os Estados-Membros deverão garantir a vigilância dos organismos de inspecção de dois em dois anos. A Comissão, por seu lado, propõe que procedam às suas próprias inspecções de três em três anos, para comprovar que os organismos em questão satisfazem os critérios da directiva. Por razões de harmonização, julgamos ser fundamental fixar o mesmo prazo para as inspecções dos Estados-Membros e da Comissão, ou seja, de dois em dois anos.
- g) Finalmente, deveriam ser mais rigorosamente definidas as modalidades em matéria de controlo dos inspectores pelas sociedades de classificação.

Estes problemas podem ser satisfatoriamente resolvidos acrescentando algumas alterações secundárias à proposta da Comissão, já que é conveniente dar um apoio incondicional ao objectivo subjacente que a referida directiva persegue: reforçar o sistema de classificação. Concluindo, é evidente que, para estabelecer o sistema jurídico internacional, é indispensável continuar a envidar esforços para estabelecer um sistema comum de controlo dos organismos encarregados pela segurança no âmbito da OMI. Nesse sentido, a directiva europeia facilitará o trabalho da União ao negociar na OMI um sistema de controlo mais eficaz.

13 de Novembro de 2000

**PARECER DA COMISSÃO DA INDÚSTRIA, DO COMÉRCIO EXTERNO,  
DA INVESTIGAÇÃO E DA ENERGIA**

destinado à Comissão da Política Regional, dos Transportes e do Turismo

1. sobre 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)  
(COM(2000) 142 - C5-0174/2000 - 2000/0065 (COD))  
(relatório de Mark Francis Watts)
2. sobre 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  
(COM(2000) 142 - C5-0175/2000 - 2000/0066 (COD))  
(relatório de Josu Ortuondo Larrea)
3. sobre 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 - C5-0173/2000 - 2000/0067 (COD))  
(relatório de Konstantinos Hatzidakis)

Relator de parecer: Yves Piétrasanta

## PROCESSO

Na sua reunião de 25 de Maio de 2000, a Comissão da Indústria, do Comércio Externo, da Investigação e da Energia designou relator de parecer Yves Piétrasanta.

Nas suas reuniões de 13 de Julho e 7 de Novembro de 2000, a comissão procedeu à apreciação do projecto de parecer.

Na mesma reunião, a comissão aprovou as alterações que seguidamente se apresentam por unanimidade, com 2 abstenções.

Encontravam-se presentes no momento da votação: Carlos Westendorp y Cabeza, presidente; Renato Brunetta, Nuala Ahern, Peter Michael Mombaur, vice-presidentes; Maria del Pilar Ayuso González (em substituição de Concepció Ferrer), Ward Beysen (em substituição de Willy C.E.H. De Clercq), Massimo Carraro, Giles Bryan Chichester, Harlem Désir, Francesco Fiori (em substituição de Guido Bodrato), Colette Flesch, Christos Folias, Jacqueline Foster (em substituição de Godelieve Quisthoudt-Rowohl), Pat the Cope Gallagher, Neena Gill (em substituição de Mechtild Rothe), Norbert Glante, Alfred Gomolka (em substituição de Werner Langen), Michel Hansenne, Malcolm Harbour, Philippe A.R. Herzog, Hans Karlsson, Wolfgang Kreissl-Dörfler (em substituição de Glyn Ford, nos termos do nº 2 do artigo 153º do Regimento), Bernd Lange (em substituição de Reino Kalervo Paasilinna), Rolf Linkohr, Caroline Lucas, Eryl Margaret McNally, Erika Mann, Véronique Mathieu (em substituição de Yves Butel, nos termos do nº 2 do artigo 153º do Regimento), Marjo Tuulevi Matikainen-Kallström, Emilio Menéndez del Valle (em substituição de Elena Valenciano Martínez-Orozco, nos termos do nº 2 do artigo 153º do Regimento), Elizabeth Montfort, Angelika Niebler, Giuseppe Nisticò (em substituição de Umberto Scapagnini), Hervé Novelli (em substituição de Anders Wijkman), Samuli Pohjamo (em substituição de Nicholas Clegg), John Purvis, Daniela Raschhofer, Imelda Mary Read, Christian Foldberg Rovsing, Paul Rübig, Konrad K. Schwaiger, Esko Olavi Seppänen, Astrid Thors, Claude Turmes (em substituição de Nelly Maes), Jaime Valdivielso de Cué, W.G. van Velzen, Alejo Vidal-Quadras Roca, Dominique Vlasto, François Zimeray e Myrsini Zorba.

## BREVE JUSTIFICAÇÃO

O naufrágio do petroleiro Erika em Dezembro de 1999 pôs em evidência a insuficiência de meios jurídicos e técnicos em vigor para a prevenção das poluições petrolíferas acidentais de grande amplitude.

No que diz respeito às propostas de directivas que actualmente nos são submetidas, a Comissão da Indústria, do Comércio Externo, da Investigação e da Energia entende que estas respondem, no essencial, às necessidades identificadas em matéria jurídica nos domínios que definem os seus respectivos objectos, na medida em que sejam correctamente aplicadas pelos Estados-Membros e supervisionadas pela Comissão, o que, para além dos princípios contidos nos seus textos, pressupõe em especial efectivos suficientes em termos de quantidade e de formação, habituados a cooperar, qualquer que seja o seu país de origem ou de afectação, e a servir-se de instrumentos homogéneos e mesmo, a prazo, a criação de um corpo de guarda-costeira europeu.

Assim sendo, a nossa comissão só apresenta, neste estágio, alterações destinadas a afastar os navios cujas características são mais inquietantes, o que corresponde a uma abordagem mais realista da periculosidade de uma avaria, e a exigir, de modo sistemático, uma intervenção eficaz e transparente das autoridades de controlo.

Para lá destes domínios, mantém-se no entanto o facto de o recurso sistemático, pelos armadores e pelos fretadores, a pavilhões de conveniência e a montagens financeiras complexas assentes em sociedades-ecrã sediadas em Estados frequentemente qualificados como "não cooperativos" pelas instâncias oficiais encarregadas da luta contra a criminalidade financeira justificar a dúvida sobre a boa vontade que os intervenientes do sector estarão dispostos a demonstrar face às ambições da Comissão em matéria de transparência. Uma reflexão mais específica sobre estes elementos é seguramente necessária para permitir, a breve prazo, introduzir disposições vinculativas quanto ao estabelecimento da propriedade e do controlo reais das sociedades e dos navios, e será mesmo necessário introduzir discriminações positivas relativamente aos Estados terceiros que respeitem as suas obrigações internacionais e assumam um comportamento responsável face à frota matriculada sob seu pavilhão.

Por último, a Comunidade Europeia deve antecipar sistematicamente os prazos de aplicação de qualquer nova regra de segurança decidida no seio da OMI.

A Comissão da Indústria, do Comércio Externo, da Investigação e da Energia recorda além disso que, como o salienta a Comissão na sua comunicação sobre a segurança marítima do transporte petrolífero anexa às suas três propostas legislativas, o essencial da poluição petrolífera no mar não se deve tanto aos acidentes como às práticas pudicamente qualificadas de "operacionais", isto é as lavagens e outras descargas voluntárias contra as quais é indispensável uma intensificação do arsenal repressivo.

## CONCLUSÕES

Por estas razões, a Comissão da Indústria, do Comércio Externo, da Investigação e da Energia convida a Comissão a apresentar as propostas legislativas que decorrem destes objectivos e, no que diz respeito às directivas objecto das propostas em curso, convida a Comissão da Política Regional, dos Transportes e do Turismo, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar no seu relatório as seguintes alterações:

## ALTERAÇÕES

Texto da Comissão <sup>1</sup>

Alterações do Parlamento

(Alteração 1)  
Considerando (7)  
(2000/0065 (COD) – Directiva 95/21/CE)

(7) As falhas estruturais que afectam um navio podem agravar o risco de acidente no mar. Quando se trata de um navio que transporta hidrocarbonetos a granel enquanto carga, tais acidentes podem ter consequências catastróficas para o ambiente. Convém que a autoridade de inspecção proceda a um exame visual das partes acessíveis do navio, com vista a detectar uma eventual corrosão excessiva e tomar as medidas de seguimento necessárias, nomeadamente para com as Sociedades de Classificação responsáveis pela qualidade estrutural dos navios.

(7) As falhas estruturais que afectam um navio ***independentemente da sua idade, da sua classe, ou do seu tipo de casco***, podem agravar o risco de acidente no mar. Quando se trata de um navio que transporta hidrocarbonetos a granel enquanto carga, tais acidentes podem ter consequências catastróficas para o ambiente. Convém que a autoridade de inspecção proceda a um exame visual das partes acessíveis do navio, com vista a detectar uma eventual corrosão excessiva e tomar as medidas de seguimento necessárias, nomeadamente para com as Sociedades de Classificação responsáveis pela qualidade estrutural dos navios.

### *Justificação*

*Os acidentes ocorrem também com navios novos de casco duplo, algumas vezes devido a deficiências estruturais ou negligência de manutenção; daí que a directiva proposta para a segurança dos mares não possa agir exclusivamente sobre os navios mais velhos ou de casco simples.*

<sup>1</sup> JO C 212 de 25.7.2000, pág. 102

(Alteração 2)  
Considerando (14 bis) novo  
(2000/0065 (COD) - (Directiva 95/21/CE)

***(14 bis) A Comissão deve cooperar com os Estados-Membros para que os portos comunitários tenham capacidades técnicas e profissionais adequadas ao desempenho, com rigor e eficácia, das acções de inspecção e prevenção e possam proceder, em maior número e com maior qualidade, às fiscalizações exigidas pela presente directiva em tempo útil e com o menor custo económico possível.***

*Justificação*

*A própria Comissão reconhece que há entidades portuárias laxistas e também que as funções de inspecção, agora reforçadas, atribuídas aos portos são relativamente recentes, pelo que é necessário apoiar as entidades portuárias na aquisição de competências ajustadas às exigências desta directiva.*

(Alteração 3)  
ARTIGO PRIMEIRO, NÚMERO 5  
Artigo 7º A, nº 1  
(2000/0065 (COD) - (Directiva 95/21/CE)

Decisões de recusa de acesso de certos navios submetidos a inspecção alargada

1. Os Estados-Membros garantirão que seja recusado o acesso a todos os portos da Comunidade, excepto nas circunstâncias referidas no nº 6 do artigo 11º, dos navios com mais de 15 anos classificados numa das categorias do Anexo V, secção A, quando tais navios:

- tenham sido imobilizados mais de duas vezes ao longo dos vinte e quatro meses precedentes num porto de um Estado-Membro, e
- arvoreem pavilhão de um Estado que figure na tabela (média móvel em três anos) das imobilizações e atrasos superiores à média, publicada no relatório anual do Memorando de Paris.

1. Os Estados-Membros garantirão que seja recusado o acesso a todos os portos da Comunidade, excepto nas circunstâncias referidas no nº 6 do artigo 11º, dos navios com mais de 15 anos classificados numa das categorias do Anexo V, secção A, quando tais navios:

- tenham sido imobilizados mais de duas vezes ao longo dos vinte e quatro meses precedentes num porto de um Estado-Membro, e
- arvoreem pavilhão de um Estado que figure na tabela (média móvel em três anos) das imobilizações e atrasos superiores à média, publicada no relatório anual do Memorando de Paris, ***ou***

A decisão de recusa de acesso é aplicável a partir do momento em que o navio tenha sido autorizado a deixar o porto em que foi objecto da terceira imobilização.

- *não tenham sido objecto de uma inspecção reforçada tal como previsto no artigo 7º da presente directiva.*

A decisão de recusa de acesso é aplicável a partir do momento em que o navio tenha sido autorizado a deixar o porto em que foi objecto da terceira imobilização.

(Alteração 4)  
ARTIGO 1º, Nº 6  
Artigo 7º – Directiva 94/57/CE)

6. O artigo 7º passa a ter a seguinte redacção:

"A Comissão será assistida por um comité composto por representantes dos Estados-Membros e presidido pelo representante da Comissão.

Quando for feita referência ao presente artigo, aplicar-se-á o procedimento de Regulamentação previsto no artigo 5º da Decisão 1999/468/CE, em conformidade com o disposto no nº 3 do artigo 7º e no artigo 8º da mesma decisão.

O período previsto no nº 6 do artigo 5º da Decisão 1999/468/CE é fixado em três meses.

O comité reunirá por convocação pela Comissão pelo menos uma vez por ano e sempre que necessário, em caso de suspensão da autorização de uma organização por um Estado-Membro ou em caso de suspensão de um reconhecimento pela Comissão, nos termos do disposto no artigo 10º. O comité adoptará o seu regulamento interno."

6. O artigo 7º passa a ter a seguinte redacção:

"A Comissão será assistida por um comité composto por representantes dos Estados-Membros e presidido pelo representante da Comissão.

Quando for feita referência ao presente artigo, aplicar-se-á o procedimento de Regulamentação previsto no artigo 5º da Decisão 1999/468/CE, em conformidade com o disposto no nº 3 do artigo 7º e no artigo 8º da mesma decisão.

O período previsto no nº 6 do artigo 5º da Decisão 1999/468/CE é fixado em três meses.

O comité reunirá por convocação pela Comissão pelo menos uma vez por ano e sempre que necessário, em caso de suspensão da autorização de uma organização por um Estado-Membro ou em caso de suspensão de um reconhecimento pela Comissão, nos termos do disposto no artigo 10º. O comité adoptará o seu regulamento interno."

***O novo Comité emitirá um relatório anual, sucinto mas fundamentado, com vista a justificar as suas decisões transparentes e pedagógicas, destinado às entidades responsáveis nos Estados-Membros.***

*Justificação:*

*A decisão de suspender uma entidade classificadora tem consequências num ou mais Estados-Membros, nas entidades portuárias, nos estaleiros, nos transportadores e mesmo na actividade seguradora, pelo que uma decisão desta natureza tem de ser transparente e fundamentada.*



20 de Novembro de 2000

## **PARECER DA COMISSÃO DO MEIO AMBIENTE, DA SAÚDE PÚBLICA E DA POLÍTICA DO CONSUMIDOR**

destinado à Comissão da Política Regional, dos Transportes e do Turismo

sobre 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 (COM(2000) 142 – C5-0175/2000 – 2000/0066(COD))

Relatora de parecer: Roseline Vachetta

### **PROCESSO**

Na sua reunião de 23 de Maio de 2000, a Comissão do Meio Ambiente, da Saúde Pública e da Política do Consumidor designou relatora de parecer Roseline Vachetta.

Nas suas reuniões de 10 de Outubro e 20 de Novembro de 2000, a comissão procedeu à apreciação do projecto de parecer.

Na última reunião, a comissão aprovou as alterações que seguidamente se apresentam por unanimidade com 1 abstenção.

Encontravam-se presentes no momento da votação Caroline F. Jackson (presidente), Alexander de Roo (vice-presidente), Roseline Vachetta (relatora de parecer), Per-Arne Arvidsson, Hans Blokland, David Robert Bowe, John Bowis, Chris Davies, Avril Doyle, Jim Fitzsimons, Marialiese Flemming, Karl-Heinz Florenz, Robert Goodwill, Roger Helmer, Hans Kronberger, Bernd Lange, Jules Maaten, Minerva Melpomeni Malliori, Rosemarie Müller, Riitta Myller, Karl Erik Olsson, Mihail Papayannakis, Béatrice Patrie, Marit Paulsen, Dagmar Roth-Behrendt, Guido Sacconi, María Sornosa Martínez, Catherine Stihler, Charles Tannock (em substituição de Maria del Pilar Ayuso González), Antonios Trakatellis, Kathleen Van Brempt (em substituição de Dorette Corbey) e Phillip Whitehead.

## BREVE JUSTIFICAÇÃO

O naufrágio do Erika, em 12 de Dezembro de 1999, foi uma catástrofe previsível. Com efeito, este petroleiro apresentava todas as características de um navio de alto risco : construído com casco simples em 1975, tinha mudado 7 vezes de nome, havia sido "inspeccionado" por quatro Sociedades de Classificação diferentes; registado em Malta desde 1993, tinha anteriormente arvorado pavilhão do Japão e da Libéria.

Desde 1992, 60 dos 77 petroleiros "perdidos no mar" tinham mais de 20 anos.

As causas, analisadas pela Comissão, são de dois tipos : os naufrágios são explicados por erros humanos e por um mau estado geral da estrutura das embarcações, nomeadamente das mais antigas.

As razões mais profundas são, contudo, de ordem económica, ligadas à procura do lucro e à lei desenfreada da concorrência num mercado não regulamentado. A Comissão observa que há cada vez menos petroleiros proprietários e cada vez mais sociedades de fachada que possuem um só navio; a generalização dos pavilhões de conveniência permite a contratação de marinheiros com pouca formação, mal pagos, em situação de extrema precariedade.

Todos estes factores contribuem para tornar a cadeia das responsabilidades opaca. As numerosas regulamentações são mal aplicadas e não permitem uma prevenção eficaz, nem sanções reais e dissuasivas contra os poluentes. As sociedades de classificação são por vezes laxistas, pouco independentes dos Estados de pavilhão. Por último, não há acompanhamento transparente do estado dos navios, nem obrigação de controlos.

Nesta situação, a Comissão propõe um primeiro pacote de 3 legislações. Trata-se de uma directiva relativa à regulamentação das inspecções dos navios pelo Estado do porto, de uma directiva relativa às inspecções por parte das sociedades de classificação e de um regulamento destinado a proibir gradualmente os cascos simples.

Num futuro próximo, a Comissão proporá um segundo pacote de legislações a fim de sistematizar o intercâmbio de informações, melhorar a vigilância da navegação, criar uma estrutura europeia da segurança marítima e desenvolver a responsabilização dos diferentes intervenientes no transporte marítimo do petróleo.

As primeiras três medidas visam melhorar o controlo e criar procedimentos, regras de inspecção (quer em relação aos navios quer em relação às sociedades de classificação) e a aumentar, por fim, a responsabilidade dos Estados e da Comissão.

**Ter-se-ia afigurado mais oportuno começar por responsabilizar os operadores económicos do transporte marítimo. A cadeia das responsabilidades não se evidencia claramente, não há uma consagração nítida do princípio de poluidor-pagador.**

Por último, embora a Comissão analise que numerosos acidentes são de imputar a erros humanos (nomeadamente ligados ao cansaço), não propõe rigorosamente nada em relação à situação dos marinheiros. Não há qualquer referência a abandonos, falecimentos ou a prejuízos corporais, nem qualquer referência à instituição de uma convenção que regulamente o nível dos efectivos, dos salários e o tempo de trabalho. Embora a legislação do trabalho seja obviamente da competência da OIT e da OIM, a União Europeia poderia começar por aplicar

uma legislação social elevada.

**O estatuto do pessoal e as suas condições de vida a bordo poderiam ser objecto de controlo à semelhança do que se verifica com os controlos de ordem técnica preconizados nos projectos de directivas. Serão apresentadas alterações neste sentido.**

A proposta de directiva em apreço diz respeito às organizações de vistoria e inspecção dos navios. A presente directiva endurece as condições relativas à concessão de reconhecimento aplicáveis às sociedades, sendo a segurança marítima e a prevenção da poluição metas essenciais a alcançar por essas sociedades.

O reconhecimento poderá ser suspenso por uma autoridade comunitária, de acordo com o Estado em causa, se o desempenho da organização sofrer uma regressão. Por último, o reconhecimento poderá ser suspenso pela Comissão.

Esta directiva reforça, por conseguinte, o papel da Comissão, a fim de permitir uma melhor aplicação da legislação internacional, bem como uma harmonização dos critérios de controlo aplicáveis a todos os países da Europa. É de esperar que o controlo permita uma melhoria real do trabalho efectuado pelas sociedades de classificação, na medida em que estas são por vezes condescendentes para com os navios que arvoram pavilhão para o Estado que delegada nelas os seus próprios poderes de controlo ...

Por último, a responsabilidade financeira das sociedades de classificação será, no futuro, claramente definida e são propostos diversos tipos de sanções, se for reconhecida a responsabilidade em caso de prejuízo.

**De novo, a vertente da formação e do estatuto do pessoal que efectua esses controlos está ausente da directiva em apreço.**

## **ALTERAÇÕES**

A Comissão do Meio Ambiente, da Saúde Pública e da Política do Consumidor insta a Comissão da Política Regional, dos Transportes e do Turismo, competente quanto à matéria de fundo, a incorporar as seguintes alterações no seu relatório:

(Alteração 1)  
Considerando 1 bis (novo)

***(1bis) A Directiva 2000/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às instalações portuárias de recepção dos resíduos dos navios e dos resíduos de carga desempenha um papel importante,***

*Justificação:*

*O papel que esta directiva desempenhará no objectivo final de prevenção da poluição marinha é importante.*

(Alteração 2)  
Considerando 1 ter (novo)

***(1 ter) A Decisão 1999/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho que define um quadro comunitário para a cooperação no domínio da poluição marinha accidental ou intencional desempenha um papel-chave,***

*Justificação:*

*A coordenação e a cooperação entre as administrações marítimas dos Estados-Membros que esta norma comunitária implica é de assinalar.*

(Alteração 3)  
Considerando 9 bis (novo)

***(9 bis) As regras e as normas aplicadas pelas organizações de vistoria e inspecção dos navios, bem como as actividades relevantes das autoridades marítimas devem alcançar um grau de harmonização rigoroso e mais uniforme para o bom cumprimento das tarefas e objectivos que lhe são atribuídos,***

*Justificação:*

<sup>1</sup> JO C 212 de 25.07.2000, p. 114.

*Sem harmonização dos critérios nacionais é difícil uma colaboração eficaz que permita lutar contra os riscos em questão.*

(Alteração 4)  
Considerando 10

(10) Um bom desempenho em matéria de segurança e prevenção da poluição, medido em relação a todos os navios classificados por uma organização independentemente do seu pavilhão, passará a constituir uma condição essencial da concessão inicial e da manutenção do reconhecimento.

(10) Um bom desempenho em matéria de segurança e prevenção da poluição, **o respeito das condições de vida e de trabalho, bem como o respeito das normas sociais**, medido em relação a todos os navios classificados por uma organização independentemente do seu pavilhão, passará a constituir uma condição essencial da concessão inicial e da manutenção do reconhecimento.

*Justificação:*

*Há que ter em conta o respeito das normas sociais e das condições de vida e de trabalho no âmbito da atribuição de um reconhecimento.*

(Alteração 5)  
Considerando 16 bis (novo)

***(16 bis) Há que estabelecer uma coerência entre o sistema de responsabilidade das organizações que actuam em nome dos Estados-Membros e o futuro sistema de responsabilidade dos afretadores e dos armadores a fim de criar uma cadeia de responsabilidades completa.***

*Justificação:*

*Quando apresentar o seu segundo "pacote" relativo à segurança da navegação, a Comissão Europeia deverá certificar-se de que a cadeia de responsabilidades está de facto completa.*

(Alteração 6)  
Considerando 20 bis (novo)

***(20 bis) A fim de assegurar a aplicação da referida directiva, a Comissão deverá dispor dos recursos humanos e financeiros suplementares necessários para o efeito.***

*Justificação:*

*Os meios financeiros e humanos deverão ser suficientes e, se for caso disso, aumentados, a fim de assegurar a boa aplicação da directiva.*

(Alteração 7)  
ARTIGO 1º, PONTO 3  
Artigo 4, nº 3 bis (novo) (Directiva 94/57/CE)

***3 bis. A Comissão deverá rever as condições subjacentes à ligação comercial entre armadores, Estados de bandeira e sociedade de classificação. Em qualquer dos casos, a mesma sociedade de classificação não deverá exercer só os controlos a título do armador e simultaneamente do Estado de bandeira.***

*Justificação:*

*Há que proceder a uma clarificação entre armadores, Estados de bandeira e sociedades de classificação, tendo em vista tornar os diferentes actores independentes entre si.*

(Alteração 8)  
ARTIGO 1º, PONTO 3  
Artigo 4, nº 3 ter (novo) (Directiva 94/57/CE)

***3 ter. A Comissão deverá prever um controlo aprofundado para as sociedades de classificação cuja taxa de sinistralidade dos navios classificados for demasiado elevada, controlo esse que será seguido de uma retirada do reconhecimento, caso não sejam tomadas medidas de rectificação.***

*Justificação:*

*A actuação de qualquer organização reconhecida deverá ser controlada e, se for caso disso, sancionada.*

(Alteração 9)

ARTIGO 1º, PONTO 3

Artigo 4, nº 3 quater (novo) (Directiva 94/57/CE)

***3 quater. A Comissão deverá instituir normas rigorosas e meios de inspecção da manutenção dos navios, por forma a responsabilizar todos os intervenientes envolvidos.***

*Justificação:*

*Trata-se de responsabilizar todos os intervenientes envolvidos mediante a realização de inspecções.*

(Alteração 10)

ARTIGO 1º, PONTO 6

Artigo 7º (Directiva 94/57/CE)

6. O artigo 7º passa a ter a seguinte redacção:

***"A Comissão será assistida por um comité composto por representantes dos Estados-Membros e presidido pelo representante da Comissão.***

***Quando for feita referência ao presente artigo, aplicar-se-á o procedimento de regulamentação previsto no artigo 5º da Decisão 1999/468/CE, em conformidade com o disposto no nº 3 do artigo 7º e no artigo 8º da mesma decisão.***

***O período previsto no nº 6 do artigo 5º da Decisão 1999/468/CE é fixado em três meses.***

***O comité reunirá por convocação pela Comissão pelo menos uma vez por ano e sempre que necessário, em caso de suspensão da autorização de uma***

6. O artigo 7º passa a ter a seguinte redacção:

***"A Comissão será assistida por um comité consultivo instituído nos termos do artigo 3º da Decisão 1999/468/CE, em conformidade com o disposto nos artigos 7º e 8º da mesma decisão."***

***organização por um Estado-Membro ou em caso de suspensão de um reconhecimento pela Comissão, nos termos do disposto no artigo 10º. O comité adoptará o seu regulamento interno."***

*Justificação:*

*Estas modificações estão de acordo com as orientações gerais do Parlamento Europeu em matéria de comitologia.*

(Alteração 11)  
ARTIGO 1º, PONTO 7 bis. (novo)  
Artigo 8, nº 1 (Directiva 94/57/CE)

***É aditado o seguinte travessão:***

***- aumentar os montantes referidos nos pontos ii) e iii) do artigo 6º, nº 2, segundo travessão.***

*Justificação:*

*O nível das sanções financeiras deverá ser revisto e aumentado, tendo em vista a responsabilização das organizações reconhecidas.*

(Alteração 12)  
ARTIGO 1º, PONTO 16, ALÍNEA m)  
Anexo, secção B, nº 6, ponto j) (Directiva 94/57/CE)

"j) Exista, em todos os locais de trabalho da organização, um sistema global de auditorias internas planeadas e documentadas de actividades relacionadas com a qualidade;"

"j) Exista ***permanentemente***, em todos os locais de trabalho da organização, um sistema global de auditorias internas planeadas e documentadas de actividades relacionadas com a qualidade;"

*Justificação:*

*Trata-se de reforçar e integrar de forma duradoura o controlo dos requisitos mínimos das organizações reconhecidas.*



(Alteração 13)  
ARTIGO PRIMEIRO BIS (NOVO)

*Os Estados-Membros colaborarão entre si com o objectivo de melhorar a eficácia e a qualidade das autoridades marítimas nos seus respectivos territórios.*

*Antes de 1 de Janeiro de 2003 transmitirão à Comissão um relatório sobre a situação dos recursos humanos das autoridades marítimas nos respectivos Estados, bem como dos meios materiais (civis ou militares) à sua disposição e os mecanismos de coordenação com outras autoridades.*

*A Comissão elaborará um relatório sobre a eficácia da legislação em vigor e elaborará propostas com vista à promoção de uma formação profissional harmonizada a nível comunitário e à gestão coordenada dos meios de vigilância e inspecção.*

*Essas propostas serão transmitidas ao Parlamento Europeu e ao Conselho antes de 1 de Janeiro de 2004.*

*Justificação:*

*Justifica-se por si própria.*