

PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

Documento de sessão

A6-0335/2008

9.9.2008

*****II**

PROJECTO DE RECOMENDAÇÃO PARA SEGUNDA LEITURA

sobre a posição comum adoptada pelo Conselho tendo em vista a adopção da directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto (Reformulação)
(5722/3/2008 – C6-0224/2008 – 2005/0238(COD))

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relatora: Dominique Vlasto

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 105.º, 107.º, 161.º e 300.º do Tratado CE e no artigo 7.º 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)

Alterações a textos legais

Nas alterações do Parlamento, as diferenças são assinaladas simultaneamente a ***negrito e em itálico***. Nos actos modificativos, as partes transcritas de uma disposição existente que o Parlamento pretende alterar, sem que a Comissão o tenha feito, são assinaladas a **negrito**. As eventuais supressões respeitantes a esses excertos são evidenciadas do seguinte modo: [...]. A utilização de *itálico sem negrito* constitui uma indicação destinada aos serviços técnicos e tem por objectivo assinalar elementos do texto legal que se propõe sejam corrigidos, tendo em vista a elaboração do texto final (por exemplo, elementos manifestamente errados ou lacunas numa dada versão linguística). Estas sugestões de correcção ficam subordinadas ao aval dos serviços técnicos visados.

ÍNDICE

| | Página |
|--|---------------|
| PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU..... | 6 |
| EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS..... | 41 |
| PROCESSO | 43 |

PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a posição comum adoptada pelo Conselho tendo em vista a adopção da directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto (Reformulação)

(57223/2008 – C6-0224/2008 – 2005/0238(COD))

(Processo de co-decisão: segunda leitura – reformulação)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a posição comum do Conselho (5722/3/2008 – C6-0224/2008),
 - Tendo em conta a sua posição em primeira leitura¹ sobre a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2005)0588),
 - Tendo em conta a proposta alterada da Comissão (COM(2008)0208),
 - Tendo em conta o n.º 2 do artigo 251.º do Tratado CE,
 - Tendo em conta o artigo 62.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta a recomendação para segunda leitura da Comissão dos Transportes e do Turismo (A6-0335/2008),
1. Aprova a posição comum com as alterações nela introduzidas;
 2. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão.

Alteração 1

Posição comum do Conselho
Considerando 4-A (novo)

Posição comum do Conselho

Alteração

(4-A) Para este efeito, os Estados-Membros devem esforçar-se por tomar as medidas necessárias para ratificar a Convenção sobre o Trabalho Marítimo, de 2006, da Organização Internacional do Trabalho, cuja regra 5.2.1 diz respeito às disposições aplicáveis às responsabilidades do Estado do porto.

¹ JO C 74 E de 20.3.2008, p. 584.

Justificação

Esta Convenção, que codifica e actualiza o direito internacional do trabalho marítimo e contribui para a melhoria da segurança marítima, contém disposições aplicáveis à inspecção pelo Estado do porto. É conveniente mencioná-la, a fim de incentivar os Estados-Membros a ratificá-la quanto antes.

Alteração 2

Posição comum do Conselho Considerando 4-A (novo)

Posição comum do Conselho

Alteração

(4-A) Os Estados-Membros deveriam tomar as disposições necessárias para adaptar o respectivo direito nacional às disposições relativas à limitação de responsabilidade da Convenção de 1996.

Tendo em conta o acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias no processo C-188/07, depreende-se que a indemnização dos prejuízos a terceiros por danos causados por resíduos procede do princípio do "poluidor-pagador" nos termos da Directiva 75/442/CEE do Conselho de 15 de Julho de 1975 relativa aos resíduos¹ e da Directiva 2004/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de Abril de 2004 relativa à responsabilidade ambiental em termos de prevenção e reparação de danos ambientais² e confere o direito à indemnização pela totalidade dos danos causados, mesmo quando não são completamente cobertos e para além das disposições nacionais de transposição das convenções.

¹Acórdão de 24 de Junho de 2008, comuna de Mesquer, ainda não publicado na Colectânea.

² JO L 194 de 25.7.1975, p. 39.

³ JO L 143 de 30.4.2004, p. 56.

Justificação

As propostas da Comissão relativas ao controlo por parte do Estado do porto e a responsabilidade civil dos proprietários de navio são dois elementos do "Terceiro Pacote Segurança Marítima". Constituem um conjunto de propostas interligadas.

Nos termos do n.º 2 do artigo 62.º do Regimento do Parlamento, esta alteração visa tomar em consideração, nomeadamente, uma situação jurídica inédita, surgida depois da primeira leitura, no caso vertente o acórdão do TJCE de 24 de Junho de 2008 no processo C-188/07.

Alteração 3

Posição comum do Conselho Considerando 15

Posição comum do Conselho

(15) Os navios que fazem escala em portos comunitários são submetidos a inspeções periódicas e adicionais **que incluem** um exame de zonas pré-identificadas em cada navio, que variarão em função do tipo de navio, do tipo de inspeção e dos resultados de anteriores inspeções pelo Estado do porto. A base de dados das inspeções deverá indicar os elementos para identificar as zonas de risco a examinar em cada inspeção.

Alteração

(15) As inspeções periódicas e adicionais **devem incluir** um exame de zonas pré-identificadas em cada navio, que variarão em função do tipo de navio, do tipo de inspeção e dos resultados de anteriores inspeções pelo Estado do porto. A base de dados das inspeções deverá indicar os elementos para identificar as zonas de risco a examinar em cada inspeção.

Justificação

A frequência das inspeções não determina o seu conteúdo, que depende do tipo de navio, do tipo de inspeção e das inspeções precedentes. Por questões de harmonização efectiva das inspeções, seria desejável dispor de listas de controlo.

Alteração 4

Posição comum do Conselho Considerando 18

Posição comum do Conselho

(18) A fim de prestar às autoridades competentes para a inspeção pelo Estado do porto informações sobre os navios nos portos, as autoridades portuárias ou as

Alteração

Suprimido

autoridades ou organismos designados para o efeito deverão transmitir as notificações das chegadas dos navios, na medida do possível no acto da recepção, em função designadamente da sua capacidade de mobilizar recursos suficientes foras das horas normais de expediente.

Justificação

A presente disposição permite que os navios que não obedecem às normas façam escala durante o período nocturno.

Alteração 5

Posição comum do Conselho Considerando 19

Posição comum do Conselho

(19) Devido ao seu mau estado, **ao desempenho do Estado de** bandeira e aos seus antecedentes, certos navios representam um risco manifesto para a segurança marítima e o meio marinho. **A Comunidade tem por isso legitimidade para dissuadir** esses navios **de entrarem nos portos dos Estados-Membros. A recusa de acesso deverá ser proporcionada e poderá transformar-se numa recusa de acesso por tempo indeterminado se o operador do navio se mostrar persistentemente incapaz de tomar medidas correctivas apesar das várias recusas de acesso e detenções em portos comunitários. Esta recusa de acesso por tempo indeterminado só pode ser revogada se for cumprida uma série de condições concebidas para garantir que o navio em questão pode ser explorado sem perigo nas águas comunitárias, em particular relacionadas com o Estado de bandeira e a companhia gestora.** Por uma questão de transparência, a lista dos navios cujo acesso aos portos da Comunidade tenha sido recusado deverá ser tornada

Alteração

(19) Devido ao seu mau estado, **à sua** bandeira e aos seus antecedentes, certos navios representam um risco manifesto para a segurança marítima e o meio marinho. **Convém, por conseguinte, recusar a** esses navios **o acesso aos portos e ancoradouros da Comunidade, a menos que se demonstre poderem ser explorados sem perigo nas águas comunitárias. Há que estabelecer directrizes que especifiquem os procedimentos aplicáveis no caso de uma decisão de recusa de acesso e de revogação da recusa de acesso.** Por uma questão de transparência, a lista dos navios cujo acesso aos portos **e ancoradouros** da Comunidade tenha sido recusado deverá ser tornada pública.

pública.

Justificação

A proibição de acesso deve aplicar-se igualmente aos ancoradouros da Comunidade.

Alteração 6

Posição comum do Conselho Considerando 22

Posição comum do Conselho

(22) Deverá ser instituído um direito de recurso contra as decisões de detenção tomadas pelas autoridades competentes, de modo a evitar decisões injustas que possam dar origem a detenções e atrasos indevidos.

Alteração

(22) Deverá ser instituído um direito de recurso contra as decisões de detenção tomadas pelas autoridades competentes, de modo a evitar decisões injustas que possam dar origem a detenções e atrasos indevidos.

Justificação

A instauração de um direito de recurso contra as decisões de imobilização é uma obrigação nos Estados-Membros que decorre da aplicação da presente directiva. É, pois, necessário que este direito de recurso exista. O exercício deste direito de recurso permitirá, caso seja necessário, garantir que as decisões de imobilização sejam justas, proporcionadas e equitativas.

Alteração 7

Posição comum do Conselho Considerando 25

Posição comum do Conselho

(25) As queixas relativas às condições de vida e de trabalho a bordo deverão ser investigadas. Qualquer pessoa que apresente uma queixa deverá ser informada do seguimento que lhe for dado.

Alteração

(25) As queixas relativas às condições de vida e de trabalho a bordo **apresentadas por pessoas com um interesse legítimo** deverão ser investigadas. Qualquer pessoa que apresente uma queixa deverá ser informada do seguimento que lhe for dado.

Justificação

Adaptação do considerando ao artigo.

Alteração 8

Posição comum do Conselho Artigo 1 – alínea c)

| <i>Posição comum do Conselho</i> | <i>Alteração</i> |
|--|--|
| c) Desenvolvendo dentro da Comunidade um regime de inspecção pelo Estado do porto baseado em inspecções realizadas dentro da Comunidade e da região do MA de Paris que tenha como objectivo a inspecção de todos os navios com uma frequência variável em função do seu perfil de risco, devendo os navios que apresentem um risco mais elevado ser sujeitos a inspecções aprofundadas efectuadas a intervalos mais frequentes. | c) Desenvolvendo dentro da Comunidade um regime de inspecção pelo Estado do porto baseado em inspecções realizadas dentro da Comunidade e da região do MA de Paris que tenha como objectivo a inspecção de todos os navios com uma frequência variável em função do seu perfil de risco, devendo os navios que apresentem um risco mais elevado ser sujeitos a inspecções mais rigorosas efectuadas a intervalos mais frequentes. |

Justificação

A reformulação da directiva tem por principal objectivo alterar o regime comunitário de inspecção, que dependerá do perfil de risco atribuído a cada navio que faça escala num porto ou ancoradouro da Comunidade. Para tornar este regime mais eficaz, os navios que representam um risco elevado serão sujeitos a inspecções mais rigorosas e mais frequentes.

Alteração 9

Posição comum do Conselho Artigo 2 – n.º 4-A (novo)

| <i>Posição comum do Conselho</i> | <i>Alteração</i> |
|----------------------------------|---|
| | 4-A. "Porto" uma área em terra e na água em que foram feitas as obras e instalados os equipamentos que permitem, principalmente, a recepção de navios e a sua carga e descarga, o armazenamento de mercadorias, a recepção e entrega destas mercadorias e o embarque e desembarque de passageiros. |

Justificação

Parece lógico apresentar uma definição de "porto" nesta directiva. A definição proposta foi retirada da proposta de directiva sobre o acesso ao mercado dos serviços portuários.

Alteração 10

Posição comum do Conselho

Artigo 2 – n.º 11

Posição comum do Conselho

11) "Período nocturno", qualquer período de sete horas, no mínimo, conforme definido na legislação nacional e que deve incluir, em qualquer caso, o período entre a meia-noite e as 05h00;

Alteração

Suprimido

Justificação

A presente disposição permite que os navios que não obedecem às normas façam escala durante o período nocturno.

Alteração 11

Posição comum do Conselho

Artigo 2 – n.º 15

Posição comum do Conselho

15) "Denúncia", qualquer informação ou relatório apresentados por qualquer pessoa com interesse legítimo na segurança do navio, nomeadamente com interesse no que respeita aos riscos para a segurança ou a saúde da tripulação, às condições de vida e de trabalho a bordo e à prevenção da poluição;

Alteração

15) "Denúncia", qualquer informação ou relatório apresentados por qualquer pessoa **singular ou colectiva** com interesse legítimo na segurança do navio, nomeadamente com interesse no que respeita aos riscos para a segurança ou a saúde da tripulação, às condições de vida e de trabalho a bordo e à prevenção da poluição;

Justificação

Deve ser deixada em aberto a qualquer pessoa com um interesse legítimo na segurança do navio a possibilidade de apresentar uma denúncia.

Alteração 12

Posição comum do Conselho

Artigo 2 – n.º 17

Posição comum do Conselho

17) "Recusa de acesso", a decisão dirigida ao comandante de um navio, à companhia responsável pelo navio e ao Estado de bandeira que os notifica de que é proibido ao navio aceder **aos** portos da Comunidade;

Alteração

17) "Recusa de acesso", a decisão dirigida ao comandante de um navio, à companhia responsável pelo navio e ao Estado de bandeira que os notifica de que é proibido ao navio aceder **a todos os portos e ancoradouros** da Comunidade;

Justificação

Uma decisão de "recusa de acesso" não pode ser definida como um documento: trata-se, sobretudo, de uma decisão adoptada pela autoridade competente. Para garantir a aplicação efectiva da decisão, o Estado de bandeira deve igualmente ser informado sobre a decisão em causa. Finalmente, as decisões de recusa de acesso devem ser aplicadas em todos os portos e ancoradouros da Comunidade.

Alteração 13

Posição comum do Conselho

Artigo 2 – n.º 23

Posição comum do Conselho

23) "Base de dados das inspecções", o sistema de informação que **contém os dados relativos às inspecções** pelo Estado do porto na Comunidade e na região do MA de Paris.

Alteração

23) "Base de dados das inspecções", o sistema de informação que **contribui para a aplicação do regime de controlo** pelo Estado do porto na Comunidade e **que contém os dados relativos às inspecções efectuadas** na região do MA de Paris.

Justificação

A base de dados das inspecções é um elemento fundamental da instituição do regime de controlo pelo Estado do porto na Comunidade. Portanto, ela deve servir, acima de tudo, este objectivo. Na medida em que tal seja desejável e possível, a base de dados deveria igualmente poder ser utilizada no quadro do novo regime de inspecção do MA de Paris.

Alteração 14

Posição comum do Conselho
Artigo 2 – n.º 23-A

Posição comum do Conselho

Alteração

(23-A). "Convenção de 1996", o texto recapitulativo da Convenção de 1976 sobre a limitação da responsabilidade em sinistros marítimos, aprovada pela Organização Marítima Internacional, com a redacção que lhe foi dada pelo Protocolo de 1996;

Justificação

As propostas da Comissão relativas ao controlo por parte do Estado do porto e a responsabilidade civil dos proprietários de navio são dois elementos do "Terceiro Pacote Segurança Marítima". Constituem um conjunto de propostas interligadas.

Nos termos do n.º 2 do artigo 62.º do Regimento do Parlamento, esta alteração visa tomar em consideração, nomeadamente, uma situação jurídica inédita, surgida depois da primeira leitura, no caso vertente o acórdão do TJCE de 24 de Junho de 2008 no processo C-188/07.

Alteração 15

Posição comum do Conselho
Artigo 3 – n.º 1

Posição comum do Conselho

Alteração

1. A presente directiva aplica-se a qualquer navio e à respectiva tripulação que façam escala num porto de um Estado-Membro para efectuar uma interface navio/porto.

1. A presente directiva aplica-se a qualquer navio e à respectiva tripulação que façam escala num porto **ou ancoradouro** de um Estado-Membro para efectuar uma interface navio/porto.

Todas as referências feitas na presente directiva a navios que escalam portos aplicam-se igualmente, salvo especificação em contrário, aos navios fundeados.

A França pode decidir que os portos abrangidos pelo presente número não incluem os portos situados nos departamentos ultramarinos a que se refere o n.º 2 do artigo 299.º do Tratado.

Se um Estado-Membro efectuar uma inspecção **de** um navio **em** águas **sob sua**

A França pode decidir que os portos abrangidos pelo presente número não incluem os portos situados nos departamentos ultramarinos a que se refere o n.º 2 do artigo 299.º do Tratado.

Se um Estado-Membro efectuar uma inspecção **a** um navio **nas suas** águas

jurisdição mas não num porto, essa inspecção é considerada como uma inspecção para efeitos da presente directiva.

O presente artigo não prejudica os direitos de intervenção de que dispõem os Estados-Membros ao abrigo das convenções pertinentes.

Os Estados-Membros que não *têm* portos marítimos *e que* podem *verificar que do total dos navios que fazem escala anualmente durante o período de três anos precedentes nos seus portos fluviais, menos de 5% são navios abrangidos pela presente directiva, podem derrogar ao disposto na presente directiva.*

Os Estados-Membros comunicam à Comissão, até à data da transposição da directiva, o número total de embarcações e o número total de navios que fizeram escala nos seus portos durante o período de três anos acima referido e informam a Comissão de qualquer alteração subsequente desses números.

Justificação

O presente artigo deve contemplar claramente os ancoradouros.

Alteração 16

Posição comum do Conselho Artigo 4 – n.º 2

Posição comum do Conselho

2. Os Estados-Membros devem dispor das autoridades competentes apropriadas **com** o número de efectivos necessário, em especial de inspectores qualificados, para inspeccionar os navios e tomam as medidas necessárias para assegurar que os inspectores cumpram os seus deveres tal como constam da presente directiva, e em especial que estejam disponíveis para

territoriais, mas fora de um porto, esse procedimento é considerado como uma inspecção para efeitos da presente directiva.

O presente artigo não prejudica os direitos de intervenção de que dispõem os Estados-Membros ao abrigo das convenções **internacionais** pertinentes.

Os Estados-Membros que não *possuem* portos marítimos podem, **em determinadas condições, estabelecer derrogações à aplicação da presente directiva. Em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo previsto no n.º 3 do artigo 30.º, a Comissão adoptará as medidas necessárias para pôr em prática este mecanismo de derrogação.**

Alteração

2. Os Estados-Membros devem dispor das autoridades competentes apropriadas, **a quem incumbe assegurar, incluindo através do recrutamento,** o número de efectivos necessário, em especial de inspectores qualificados, para inspeccionar os navios e tomam as medidas necessárias para assegurar que os inspectores cumpram os seus deveres tal como constam da

efectuar as inspecções requeridas, em conformidade com a presente directiva.

presente directiva, e em especial que estejam disponíveis para efectuar as inspecções requeridas, em conformidade com a presente directiva.

Justificação

Convém recordar aos Estados-Membros a necessidade de um número suficiente e adequado de inspectores para realizar todas as inspecções previstas pelo regime comunitário.

Alteração 17

Posição comum do Conselho Artigo 4-A (novo)

Posição comum do Conselho

Alteração

Artigo 4.º-A

Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para adaptar o seu direito nacional às disposições relativas à limitação de responsabilidade da Convenção de 1996.

A indemnização dos danos causados a terceiros procede do princípio do "poluidor-pagador" nos termos da Directiva 75/442/CEE do Conselho de 15 de Julho de 1975 relativa aos resíduos¹ e da Directiva 2004/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de Abril de 2004 relativa à responsabilidade ambiental em termos de prevenção e reparação de danos ambientais² e confere o direito à indemnização pela totalidade dos danos causados, mesmo quando não são completamente cobertos e para além das disposições nacionais de transposição das convenções.

Os Estados-Membros podem manter ou introduzir disposições mais rigorosas do que as que o presente artigo prevê.

¹ JO L 194 de 25.7.1975, p. 39.

² JO L 143 de 30.4.2004, p. 56.

Justificação

As propostas da Comissão relativas ao controlo por parte do Estado do porto e a responsabilidade civil dos proprietários de navio são dois elementos do "Terceiro Pacote Segurança Marítima". Constituem um conjunto de propostas interligadas.

Nos termos do n.º 2 do artigo 62.º do Regimento do Parlamento, esta alteração visa tomar em consideração, nomeadamente, uma situação jurídica inédita, surgida depois da primeira leitura, no caso vertente o acórdão do TJCE de 24 de Junho de 2008 no processo C-188/07.

Alteração 18

Posição comum do Conselho

Artigo 5 – n.º 2 – alínea b)

Posição comum do Conselho

b) Efectua anualmente um número total de inspecções de navios da Prioridade I e da Prioridade II, tal como referido nas alíneas a) e b) do artigo 11.º, correspondente pelo menos à sua quota-parte do número total de inspecções a efectuar anualmente na Comunidade e na região do MA de Paris. A quota-parte de inspecções de cada Estado-Membro baseia-se no número de navios distintos que fazem escala nos portos do Estado-Membro em questão relativamente à soma do número de navios distintos que fazem escala nos portos de cada Estado na Comunidade e na região do MA de Paris.

Alteração

b) Efectua anualmente um número total de inspecções de navios da Prioridade I e da Prioridade II, tal como referido nas alíneas a) e b) do artigo 11.º, correspondente pelo menos à sua quota-parte do número total de inspecções a efectuar anualmente na Comunidade e na região do MA de Paris. A quota-parte de inspecções de cada Estado-Membro baseia-se no número de navios distintos que fazem escala nos portos ***ou ancoradouros*** do Estado-Membro em questão relativamente à soma do número de navios distintos que fazem escala nos portos ***ou ancoradouros*** de cada Estado na Comunidade e na região do MA de Paris.

Justificação

A proibição de acesso deve aplicar-se igualmente aos ancoradouros da Comunidade.

Alteração 19

Posição comum do Conselho

Artigo 6 – n.º 1

Posição comum do Conselho

Modalidades do cumprimento da

Alteração

Cumprimento ***do regime comunitário*** de

obrigação de inspecção

1. Um Estado-Membro que não efectue as inspecções requeridas na alínea a) do n.º 2 do artigo 5.º cumpre a sua obrigação em conformidade com essa disposição se as inspecções não efectuadas não excederem:

a) **5% do número total dos navios da Prioridade I com perfil de alto nível de risco** que fazem escala nos seus portos;

b) **10% do número total dos navios da Prioridade I sem perfil de alto nível de risco que fazem escala nos seus portos.**

Não obstante as percentagens indicadas nas alíneas a) e b), os Estados-Membros dão prioridade à inspecção dos navios que, de acordo com as informações fornecidas pela base de dados das inspecções, raramente fazem escala nos portos da Comunidade.

inspecção

Em conformidade com o artigo 5.º, os Estados-Membros deverão:

a) **Inspeccionar todos os navios da prioridade I, como prevê o artigo 11.º, que fazem escala nos seus portos e ancoradouros, e**

b) **Efectuar anualmente um número total de inspecções a navios da prioridade I e prioridade II, como previsto no artigo 11.º, correspondente, pelo menos, ao seu compromisso anual de inspecção.**

Justificação

A presente alteração assegura a realização de um número suficiente de inspecções, ao contrário do texto proposto pelo Conselho.

Alteração 20

Posição comum do Conselho Artigo 6 – n.º 2

Posição comum do Conselho

2. Considera-se que o Estado-Membro, no qual o número total de escalas dos navios da Prioridade I exceda a sua quota-parte de inspecções referida na alínea b) do n.º 2 do artigo 5.º, cumpre essa obrigação se efectuar um número de inspecções de navios da Prioridade I correspondente pelo menos a essa quota-parte de inspecções e se não falhar mais de 30%

Alteração

Suprimido

do número total dos navios da Prioridade I que fazem escala nos seus portos.

Justificação

A proposta do Conselho não garante que seja efectuado um número suficiente de inspecções.

Alteração 21

Posição comum do Conselho
Artigo 6 – n.º 3

Posição comum do Conselho

3. Considera-se que o Estado-Membro no qual o número total de escalas dos navios da Prioridade I e da Prioridade II seja inferior à quota-parte de inspecções referida na alínea b) do n.º 2 do artigo 5.º cumpre essa obrigação se efectuar as inspecções de navios da Prioridade I requeridas ao abrigo da alínea a) do n.º 2 do artigo 5.º e inspecções de pelo menos 85% do número total de navios da Prioridade II que fazem escala nos seus portos.

Alteração

Suprimido

Justificação

A proposta do Conselho não garante que seja efectuado um número suficiente de inspecções.

Alteração 22

Posição comum do Conselho
Artigo 7 – n.º 1

Posição comum do Conselho

Casos em que certos navios não são inspeccionados

1. Um Estado-Membro pode decidir adiar a inspecção de um navio da Prioridade I, nas seguintes circunstâncias:

a) Se a inspecção puder ser efectuada na próxima escala do navio no mesmo Estado-

Alteração

Circunstâncias em que certos navios não são inspeccionados

1. Um Estado-Membro pode decidir adiar a inspecção de um navio da prioridade I, nas seguintes circunstâncias:

i) Se a inspecção puder ser efectuada na próxima escala do navio no mesmo Estado-

Membro, desde que entretanto o navio não faça escala em qualquer outro porto da Comunidade ou da região do MA de Paris e o adiamento não *seja superior a* 15 dias, ou

b) Se a inspecção puder ser efectuada noutra escala da Comunidade ou da região do MA de Paris dentro de 15 dias, desde que o Estado em que se situa esse porto de escala tenha concordado *antecipadamente* em efectuar a inspecção.

Se uma inspecção for adiada em conformidade com as *alíneas a) ou b)* e registada na base de dados das inspecções, *uma inspecção não efectuada não é* contada como uma inspecção não efectuada contra o Estado-Membro que adiou a inspecção.

Membro, desde que entretanto o navio não faça escala em qualquer outro porto *ou ancoradouro* da Comunidade ou da região do MA de Paris e o adiamento não *exceda* 15 dias, ou

ii) Se a inspecção puder ser efectuada noutra escala da Comunidade ou da região do MA de Paris dentro de 15 dias, desde que o Estado em que se situa esse porto de escala tenha concordado em efectuar a inspecção

Se uma inspecção for adiada, *mas não for efectuada* em conformidade com as *alíneas i) e ii)*, e *não for* registada na base de dados das inspecções, *será* contada como uma inspecção não efectuada contra o Estado-Membro que adiou a inspecção.

Justificação

Se um Estado-Membro se vir na incapacidade de realizar uma inspecção num determinado porto, convém prever um mecanismo susceptível de realizar esta inspecção num outro porto onde o navio faça escala num prazo de 15 dias, no mesmo Estado-Membro ou num outro Estado da região do MA de Paris.

Alteração 23

Posição comum do Conselho

Artigo 7 – n.º 2

Posição comum do Conselho

2. Uma inspecção de navios da Prioridade I não efectuada por motivos operacionais não é contada como inspecção não efectuada, desde que o motivo da não realização da inspecção seja registado na base de dados das inspecções *caso se verifiquem as seguintes circunstâncias excepcionais*:

Alteração

2. *Nas circunstâncias excepcionais que se seguem*, uma inspecção de navios da Prioridade I não efectuada por motivos operacionais não é contada como inspecção não efectuada, desde que o motivo da não realização da inspecção seja registado na base de dados das inspecções, *e se*, no entender da autoridade competente a realização da inspecção comportar um risco para a segurança dos inspectores, dos navios, da sua tripulação ou do porto, ou para o meio marinho.

a) No entender da autoridade competente a realização da inspecção comportar um risco para a segurança dos inspectores, dos navios, da sua tripulação ou do porto, ou para o meio marinho, *ou*

b) A escala do navio ocorrer apenas durante o período nocturno. Neste caso, os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que os navios que fazem regularmente escalas durante o período nocturno sejam inspeccionados se necessário.

Justificação

Em situações raras e excepcionais, pode ser impossível realizar uma inspecção devido aos riscos que possa representar para o inspector, a tripulação, o navio, etc. Só nestes casos, devidamente justificados, a inspecção não é contabilizada como inspecção não realizada pelo Estado-Membro.

Alteração 24

Posição comum do Conselho

Artigo 7 – n.º 3

Posição comum do Conselho

3. Se uma inspecção não for efectuada num navio fundeado, não é contada como inspecção não efectuada se:

a) O navio for inspeccionado noutra porto da Comunidade ou da região do MA de Paris em conformidade com o Anexo I dentro de 15 dias, ou

b) *A escala do navio ocorrer apenas durante o período nocturno, ou se a duração desta for demasiado curta para a inspecção ser efectuada satisfatoriamente, e se o motivo da não realização de inspecção for registado na base de dados da inspecção, ou*

c) No entender da autoridade competente a

Alteração

3. Se uma inspecção não for efectuada num navio fundeado, não é contada como inspecção não efectuada ***desde que, sendo aplicável a alínea ii), a razão para a não realização da inspecção fique registada na base de dados das inspecções, e se:***

i) O navio for inspeccionado noutra porto da Comunidade ou da região do MA de Paris em conformidade com o Anexo I dentro de 15 dias, ou

ii) No entender da autoridade competente a

realização da inspecção comportar um risco para a segurança dos inspectores, do navio, da sua tripulação ou do porto, ou para o meio marinho, **e se o motivo da não realização de inspecção for registado na base de dados da inspecção.**

realização da inspecção comportar um risco para a segurança dos inspectores, do navio, da sua tripulação ou do porto, ou para o meio marinho.

Justificação

No caso especial dos ancoradouros, pode ser extremamente difícil realizar inspecções. Convém, por isso, prever uma certa flexibilidade para a realização das inspecções nos ancoradouros. Contudo, o facto de a escala de um navio ocorrer durante o período nocturno não deverá significar, por si só, que não será efectuada uma inspecção.

Alteração 25

Posição comum do Conselho Artigo 8

Posição comum do Conselho

1. O operador, o agente ou o comandante de um navio que, em conformidade com o artigo 13.º, é elegível para uma inspecção alargada, e navega com destino a um porto de um Estado-Membro, comunica a sua chegada em conformidade com as disposições **previstas no** Anexo III.

2. Após receber a comunicação a que se referem o n.º 1 do presente artigo e o artigo 4.º da Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios, a autoridade **ou o organismo portuário ou a autoridade ou organismo designado para esse fim transmitem** essa informação à autoridade competente.

3. Utilizam-se, **sempre que possível**, meios electrónicos para **as** comunicações a que se

Alteração

1. O operador, o agente ou o comandante de um navio **elegível para uma inspecção alargada** que, em conformidade com o artigo 13.º, é elegível para uma inspecção alargada, e navega com destino a um porto de **escala ou ancoradouro de** um Estado-Membro, comunica a sua chegada **ao primeiro porto de escala ou ancoradouro** em conformidade com as disposições do Anexo III.

2. Após receber a comunicação a que se referem o n.º 1 do presente artigo e o artigo 4.º da Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios, a autoridade **portuária pertinente em questão transmite** essa informação à autoridade competente, **bem como aos portos de escala ou ancoradouros a que os navios acedem sucessivamente na Comunidade.**

3. Utilizam-se meios electrónicos para **efeitos das** comunicações a que se refere o

refere o presente artigo.

4. Os procedimentos e formatos desenvolvidos pelos Estados-Membros para **efeitos** do Anexo III devem satisfazer **as disposições pertinentes estabelecidas** na Directiva 2002/59/CE **no que se refere às comunicações pelos navios**.

presente artigo. **Apenas se recorrerá a outros meios de comunicação quando os meios electrónicos não estejam disponíveis.**

4. Os procedimentos e formatos desenvolvidos pelos Estados-Membros para **a aplicação do** Anexo III devem satisfazer **o disposto** na Directiva 2002/59/CE.

Justificação

Alteração necessária para garantir que as autoridades portuárias sejam informadas antecipadamente sobre a chegada dos navios.

Alteração 26

Posição comum do Conselho Artigo 9 – n.º 1

Posição comum do Conselho

1. A todos os navios registados na base de dados das inspecções é atribuído um perfil de risco do navio que determina a respectiva prioridade para inspecção, os intervalos entre as inspecções e o âmbito das inspecções.

Alteração

1. A todos os navios **que façam escala num porto ou ancoradouro de um Estado-Membro** registados na base de dados das inspecções é atribuído um perfil de risco do navio que determina a respectiva prioridade para inspecção, os intervalos entre as inspecções e o âmbito das inspecções.

Justificação

Alteração necessária para determinar a prioridade da inspecção dos navios.

Alteração 27

Posição comum do Conselho Artigo 9 – n.º 2

Posição comum do Conselho

2. O perfil de risco de um navio é determinado por uma combinação de parâmetros de risco genéricos e históricos,

Alteração

2. O perfil de risco de um navio é determinado por uma combinação de parâmetros de risco genéricos e históricos,

do seguinte modo:

a) Parâmetros genéricos

Os parâmetros genéricos **baseiam-se** no tipo, idade, bandeira, organizações reconhecidas envolvidas e desempenho da companhia em conformidade com a parte I.1. do Anexo I e o Anexo II.

b) Parâmetros históricos

Os parâmetros históricos **baseiam-se** no número de **anomalias** e detenções ocorridas durante um determinado período em conformidade com a parte I.2. do Anexo I e o Anexo II.

do seguinte modo:

a) Parâmetros genéricos

Os parâmetros genéricos **devem basear-se** no tipo, idade, bandeira, organizações reconhecidas envolvidas e desempenho da companhia em conformidade com a parte I.1. do Anexo I e o Anexo II.

b) Parâmetros Históricos

Os parâmetros históricos **devem basear-se** no número de **deficiências** e detenções ocorridas durante um determinado período em conformidade com a parte I.2. do Anexo I e o Anexo II.

Justificação

Para salvaguardar a certeza jurídica e administrativa, devem ser determinados parâmetros referentes ao perfil de risco.

Alteração 28

Posição comum do Conselho

Artigo 9 – n.º 3

Posição comum do Conselho

3. As medidas que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, completando-a, relativas às regras de execução do presente artigo, nomeadamente:

a) Ao critério do Estado de bandeira;

b) Aos critérios do desempenho da companhia,

são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 30.º, com base na competência técnica do MA de Paris.

Não obstante a alínea a) supra, a apresentação de um formulário de auto-

Alteração

3. A Comissão aprova, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 30.º, as regras de execução do presente artigo, especificando, nomeadamente:

- os valores atribuídos a cada parâmetro de risco,

- a combinação de parâmetros de risco que corresponde a cada nível de perfil de risco dos navios,

- as condições de aplicação dos critérios do Estado de bandeira indicados na subalínea iii) da alínea c) da parte I.1 do Anexo I no tocante à prova de conformidade com os instrumentos pertinentes.

avaliação (SAF) do desempenho do Estado de bandeira é utilizada pelo menos até 1 de Janeiro de 2011 como critério alternativo ao sistema voluntário de auditoria dos Estados membros da OMI.

Seis meses antes de 1 de Janeiro de 2011, a Comissão examina os progressos realizados na OMI sobre a aplicação do sistema de auditoria e propõe as medidas apropriadas para a aplicação deste critério, incluindo o alargamento do período para a apresentação do SAF da OMI, se necessário.

Justificação

Inclusão de uma referência ao novo anexo II bis, que contém o esquema de determinação do perfil de risco dos navios.

Alteração 29

Posição comum do Conselho Artigo 10 – n.º 1 – alínea a)

| <i>Posição comum do Conselho</i> | <i>Alteração</i> |
|---|--|
| <p>1. Os navios que fazem escala em portos da Comunidade são submetidos a inspeções periódicas ou a inspeções adicionais do seguinte modo:</p> <p>(a) Os navios são submetidos a inspeções periódicas a intervalos pré-estabelecidos em função do respectivo perfil de risco em conformidade com a parte I do Anexo II. O intervalo entre as inspeções periódicas dos navios umenta à medida que o risco diminui.</p> | <p>1. Os navios que fazem escala em portos ou ancoradouros da Comunidade são submetidos a inspeções periódicas ou a inspeções adicionais do seguinte modo:</p> <p>(a) Os navios são submetidos a inspeções periódicas, a intervalos pré-estabelecidos em função do respectivo perfil de risco, em conformidade com a parte I do Anexo I. O intervalo entre as inspeções periódicas dos navios com um perfil de risco elevado não pode exceder seis meses.</p> |

Justificação

Em nome da segurança jurídica e da clareza, é desejável precisar num artigo da directiva a frequência das inspeções às quais os navios podem ser submetidos.

Alteração 30

Posição comum do Conselho Artigo 13 – n.ºs 2 e 3

Posição comum do Conselho

2. Após recepção de uma comunicação de um navio elegível para uma inspeção periódica alargada, a autoridade competente informa o navio caso a inspeção alargada não se realize.

O operador ou o comandante do navio devem prever tempo suficiente no programa de operações para permitir a realização da inspeção alargada.

Sem prejuízo das medidas de controlo necessárias para efeitos de protecção, o navio deve permanecer no porto até à conclusão da inspeção.

3. O âmbito de uma inspeção alargada, incluindo as zonas de risco a cobrir consta do Anexo VII. A Comissão aprova, nos termos do n.º 2 do artigo 30.º, medidas para a execução do Anexo VII.

Alteração

2. O operador ou o comandante do navio devem prever tempo suficiente no programa de operações para permitir a realização da inspeção alargada.

Sem prejuízo das medidas de controlo necessárias para efeitos de protecção, o navio deve permanecer no porto até à conclusão da inspeção.

3. Após recepção de uma comunicação de um navio elegível para uma inspeção periódica alargada, a autoridade competente informa o navio caso a inspeção alargada não se realize.

4. O âmbito de uma inspeção alargada, incluindo as zonas de risco a cobrir consta do Anexo VII. A Comissão aprova, nos termos do n.º 2 do artigo 30.º, medidas para a execução do Anexo VII.

Justificação

Há que dispor de tempo suficiente para efectuar inspecções alargadas.

Alteração 31

Posição comum do Conselho Artigo 15 – n.º 1

Posição comum do Conselho

1. Os Estados-Membros garantem que qualquer navio que:

arvore a bandeira de um Estado *cuja taxa*

Alteração

1. Os Estados-Membros garantem que qualquer navio que *corresponda aos critérios especificados no presente número está proibido de aceder aos seus portos e ancoradouros, excepto nas circunstâncias referidas no n.º 6 do artigo 20.º.*

- arvore a bandeira de um Estado *que*

de detenção justifique a sua inclusão na lista negra, aprovada em conformidade com o MA de Paris com base em informações registadas na base de dados das inspecções e anualmente publicada pela Comissão, e que tenha sido detido mais de duas vezes nos 36 meses anteriores num porto de um Estado-Membro ou de um Estado signatário do MA de Paris; ou

arvore a bandeira de um Estado cuja taxa de detenção justifique a sua inclusão na lista cinzenta aprovada em conformidade com o MA de Paris com base em informações registadas na base de dados das inspecções e anualmente publicada pela Comissão, e que tenha sido detido mais de duas vezes nos 24 meses anteriores num porto de um Estado-Membro ou de um Estado signatário do MA de Paris;

ou

- tenha sido objecto de uma proibição de exploração ao abrigo da Directiva 99/35/CE do Conselho mais de duas vezes nos 36 meses anteriores num porto de um Estado-Membro ou de um estado signatário do MA de Paris,

seja objecto de recusa de acesso aos seus portos, excepto nas circunstâncias descritas no n.º 6 do artigo 20.º.

A recusa de acesso é aplicável a partir do momento em que o navio deixe o porto em que tiver sido objecto da terceira detenção e em que tenha sido tomada uma decisão de recusa de acesso.

figura na lista negra ou na lista cinzenta definidas pelo MA de Paris com base em informações registadas na base de dados das inspecções e anualmente publicadas pela Comissão; e

- tenha sido objecto de uma detenção ou proibição de exploração ao abrigo da Directiva 99/35/CE do Conselho mais de duas vezes nos 36 meses anteriores num porto de um Estado-Membro ou de um estado signatário do MA de Paris,

Para efeitos do presente número, a lista definida pelo MA de Paris entrará em vigor anualmente, em 1 de Julho.

A decisão de recusa de acesso só será revogada após um período de três meses a contar da data da sua emissão e quando se encontrarem satisfeitas as condições previstas nos pontos 4 a 10 do Anexo IX.

Se o navio for objecto de uma segunda recusa de acesso, esse período será aumentado para doze meses. Qualquer detenção posterior num porto comunitário resultará na proibição permanente de acesso do navio a qualquer porto ou ancoradouro da Comunidade.

Justificação

Num intuito de segurança jurídica e de coerência, um determinado número de critérios do anexo IX foram integrados neste artigo, a fim de precisar e de estabelecer as condições de aplicação de uma proibição de acesso e da sua revogação.

Alteração 32

Posição comum do Conselho Artigo 15 – n.ºs 2 e 3

| <i>Posição comum do Conselho</i> | <i>Alteração</i> |
|---|-------------------------|
| <p>2. A recusa de acesso só é revogada após um período de três meses a contar da data da sua emissão e quando se encontrarem preenchidas as condições previstas nos pontos 3 a 9 do Anexo VIII.</p> <p><i>Se o navio for objecto de uma segunda recusa de acesso, esse período é de 12 meses.</i></p> <p>3. Qualquer detenção posterior num porto da Comunidade resulta na recusa de acesso do navio a qualquer porto da Comunidade por tempo indeterminado. A recusa de acesso por tempo indeterminado pode ser revogada no termo de um período de 36 meses a contar da data da emissão da recusa e unicamente se:</p> <p><i>o navio arvorar a bandeira de um Estado cuja taxa de detenção não justifique a sua inclusão nem na lista negra nem na lista cinzenta a que se refere o n.º 1,</i></p> <p><i>- os certificados oficiais e de classificação do navio tiverem sido emitidos por uma organização ou organizações reconhecidas ao abrigo da Directiva 95/47/CE do Conselho, de 22 de Novembro de 1994, relativa à regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas,</i></p> | <p>Suprimido</p> |

o navio for gerido por uma companhia com um desempenho elevado em conformidade com a Parte I.1 do Anexo I, e estiverem reunidas as condições estabelecidas nos pontos 3 a 9 do Anexo VIII.

Justificação

Seria conveniente que o comandante dispusesse das informações práticas que lhe permitam exercer efectivamente o seu direito de recurso.

Alteração 33

Posição comum do Conselho Artigo 17 – parágrafo 1

Posição comum do Conselho

Todas as denúncias são objecto de uma avaliação inicial.

Alteração

Todas as denúncias são objecto de uma avaliação inicial ***rápida pela autoridade competente. Esta avaliação permite determinar se uma queixa se justifica, se é específica e manifestamente fundamentada.***

Se for esse o caso, a autoridade competente dá à queixa o seguimento adequado. Prevê, nomeadamente para o comandante, o proprietário do navio e qualquer outra pessoa directamente abrangida pela queixa, incluindo o queixoso, a possibilidade de expor as suas observações.

Justificação

É importante especificar qual é o objecto da avaliação inicial por parte da autoridade competente, a saber, se uma queixa respeita um mínimo de critérios: se se justifica, se é específica e manifestamente fundamentada. Esta avaliação inicial deve ser rápida e permite distinguir uma queixa fundamentada de uma não fundamentada. Se o artigo especifica o que a autoridade competente deve fazer se uma queixa não é fundamentada, considera-se lógico especificar também o que deve ser feito se a queixa é fundamentada.

Alteração 34

Posição comum do Conselho Artigo 18 – n.º 9 – parágrafo 1-A (novo)

Posição comum do Conselho

Alteração

A autoridade competente informa, o mais rapidamente possível, as autoridades ou entidades portuárias da emissão de uma decisão de detenção.

Justificação

Para uma boa e eficaz cooperação, parece pertinente precisar que a autoridade competente deve informar a autoridade portuária duma decisão que afecta a sua actividade.

Alteração 35

Posição comum do Conselho Artigo 19 – n.º 2

Posição comum do Conselho

Alteração

2. Os Estados-Membros estabelecem e mantêm vias de recurso apropriadas para o efeito, em conformidade com o direito nacional.

2. Os Estados-Membros estabelecem e mantêm vias de recurso apropriadas para o efeito, em conformidade com o direito nacional ***e cooperam em especial para garantir um prazo razoável para o tratamento dos recursos.***

Justificação

Os prazos de tratamento devem permanecer razoáveis para evitar penalizar os operadores que pretendem exercer o seu direito de recurso.

Alteração 36

Posição comum do Conselho Artigo 19 – n.º 3

Posição comum do Conselho

Alteração

3. A autoridade competente informa devidamente do direito de recurso o comandante do navio referido no n.º 1.

3. A autoridade competente informa devidamente do direito de recurso ***e das respectivas modalidades práticas*** o

comandante do navio referido no n.º 1.

Justificação

É desejável que as regras e os procedimentos pertinentes em matéria de direito de recurso sejam coerentes de um Estado-Membro para os outros e operacionais na prática.

Alteração 37

Posição comum do Conselho

Artigo 20 – n.º 1

Posição comum do Conselho

1. Sempre que as anomalias referidas no n.º 2 do artigo 18.º não puderem ser corrigidas no porto em que tiver sido efectuada a inspecção, a autoridade competente do Estado-Membro em causa pode autorizar o navio a seguir para o estaleiro de reparação naval apropriado mais próximo do porto de detenção em que puderem ser tomadas medidas de seguimento, escolhido pelo comandante e pelas autoridades competentes, desde que sejam respeitadas as condições estabelecidas pela autoridade competente do Estado de bandeira e acordadas pelo Estado-Membro. Essas condições devem assegurar que o navio pode seguir para o referido estaleiro sem riscos para a segurança e a saúde dos passageiros ou da tripulação, sem riscos para outros navios e sem constituir uma ameaça desproporcionada de danos para o meio marinho.

Alteração

1. Sempre que as anomalias referidas no n.º 2 do artigo 18.º não puderem ser corrigidas no porto em que tiver sido efectuada a inspecção, a autoridade competente do Estado-Membro em causa pode autorizar o navio a seguir *directamente* para o estaleiro de reparação naval apropriado mais próximo do porto de detenção em que puderem ser tomadas medidas de seguimento, escolhido pelo comandante e pelas autoridades competentes, desde que sejam respeitadas as condições estabelecidas pela autoridade competente do Estado de bandeira e acordadas pelo Estado-Membro. Essas condições devem assegurar que o navio pode seguir para o referido estaleiro sem riscos para a segurança e a saúde dos passageiros ou da tripulação, sem riscos para outros navios e sem constituir uma ameaça desproporcionada de danos para o meio marinho.

Justificação

É importante que navio prossiga directamente para o estaleiro de reparação mais próximo.

Alteração 38

Posição comum do Conselho

Artigo 20 – n.º 4 – parte introdutória

Posição comum do Conselho

4. Os Estados-Membros tomam medidas para assegurar a recusa de acesso a qualquer porto da Comunidade relativamente aos navios referidos no n.º 1 que saiam para o mar:

Alteração

4. Os Estados-Membros tomam medidas para assegurar a recusa de acesso a qualquer porto **ou ancoradouro** da Comunidade relativamente aos navios referidos no n.º 1 que saiam para o mar:

Justificação

A proibição de acesso deve aplicar-se igualmente aos ancoradouros da Comunidade.

Alteração 39

Posição comum do Conselho

Artigo 20 – n.º 6

Posição comum do Conselho

6. Em derrogação do n.º 4, o acesso a um porto específico pode ser autorizado pela autoridade competente do Estado desse porto em caso de força maior ou de considerações de segurança primordiais, para reduzir ou minimizar os riscos de poluição, ou para corrigir anomalias, desde que o proprietário, o operador ou o comandante do navio **tomem** medidas adequadas, a contento da autoridade competente desse Estado-Membro, para assegurar a entrada do navio em segurança no porto.

Alteração

6. Em derrogação do **disposto no** n.º 4, o acesso a um porto **ou ancoradouro** específico pode ser autorizado pela autoridade competente do Estado desse porto em caso de força maior ou de considerações de segurança primordiais, para reduzir ou minimizar os riscos de poluição, ou para corrigir anomalias, desde que o proprietário, o operador ou o comandante do navio **tenham tomado** medidas adequadas, a contento da autoridade competente desse Estado-Membro, para assegurar a entrada do navio em segurança no porto

Justificação

A proibição de acesso deve aplicar-se igualmente aos ancoradouros da Comunidade.

Alteração 40

Posição comum do Conselho Artigo 21 – n.º 6

Posição comum do Conselho

6. Os Estados-Membros devem garantir que os inspectores beneficiem de uma formação adequada sobre as modificações introduzidas no regime de inspecção pelo Estado do porto através da presente directiva e sobre as alterações das convenções.

Alteração

6. Os Estados-Membros devem garantir que os inspectores beneficiem de uma formação adequada sobre as modificações introduzidas no regime de inspecção pelo Estado do porto ***aplicado na Comunidade*** através da presente directiva e sobre as alterações das convenções.

Justificação

Esta directiva introduz alterações ao regime comunitário de controlo pelo Estado do porto. As alterações a nível internacional só deverão ser tidas em consideração se forem adoptadas a nível comunitário e posteriormente integradas no direito marítimo comunitário.

Alteração 41

Posição comum do Conselho Artigo 23 – n.º 1-A (novo)

Posição comum do Conselho

Alteração

1-A. Os Estados-Membros tomam todas as medidas adequadas para assegurar que a informação sobre a hora exacta de chegada e a hora exacta da partida de todo e qualquer navio que faça escala nos seus portos seja transferida para a base de dados das inspecções através dos sistemas nacionais de gestão de informações marítimas referidos no n.º 4 do artigo 25.º da Directiva 2002/59/CE dentro de uma hora a partir da chegada do navio e dentro de três horas a partir da respectiva partida.

Justificação

É importante que informação sobre a hora exacta de chegada e a hora exacta da partida dos navios conste da base de dados.

Alteração 42

Posição comum do Conselho Artigo 26.º

Posição comum do Conselho

A Comissão estabelece e publica regularmente num sítio web público as informações relativas a companhias cujo nível de desempenho, para efeitos da determinação do perfil de risco do navio a que se refere a parte I do Anexo I tenha sido considerado baixo e muito baixo durante um período de três ou mais meses.

A Comissão aprova, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 30.º, as regras de aplicação do presente artigo, especificando nomeadamente as modalidades de publicação.

Alteração

A Comissão estabelece e publica regularmente num sítio web público as informações relativas a companhias cujo nível de desempenho, para efeitos da determinação do perfil de risco do navio a que se refere a parte I do Anexo I tenha sido considerado baixo e muito baixo durante um período de três ou mais meses.

A Comissão aprova, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 30.º, as regras de aplicação do presente artigo, ***garantindo que as mesmas tenham em conta a dimensão da frota explorada pelas companhias e*** especificando nomeadamente as modalidades de publicação.

Justificação

A dimensão da frota explorada pelas companhias constitui um parâmetro que a Comissão deve ter em consideração na elaboração das modalidades para a aplicação do presente artigo.

Alteração 43

Posição comum do Conselho Artigo 34 – parágrafo 1

Posição comum do Conselho

A Comissão procede à revisão da presente directiva o mais tardar 18 meses a contar de ... A revisão examina, entre outros aspectos, o cumprimento da obrigação geral de inspecção comunitária estabelecida no artigo 5.º, o número de inspectores do Estado do porto em cada Estado-Membro, o número de inspecções efectuadas e o cumprimento da obrigação de inspecção anual por cada Estado-

Alteração

A Comissão procede à revisão da presente directiva, ***em particular tendo em vista uma aplicação uniforme do regime de inspecção da Comunidade***, o mais tardar 18 meses a contar de ... A revisão examina, entre outros aspectos, o cumprimento da obrigação geral de inspecção comunitária estabelecida no artigo 5.º, o número de inspectores do Estado do porto em cada Estado-Membro, o número de inspecções

Membro e a aplicação dos artigos 6.º e 7.º.

efectuadas e o cumprimento da obrigação de inspecção anual por cada Estado-Membro e a aplicação dos artigos 6.º e 7.º.

Justificação

É importante que a revisão tenha em conta a aplicação uniforme e seja abrangente.

Alteração 44

Posição comum do Conselho

Artigo 35 – n.º 1

Posição comum do Conselho

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à *presente directiva até*

Alteração

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento *aos artigos [...] e pontos [...] dos anexos [...] [artigos ou suas subdivisões e pontos dos anexos que tenham sofrido alterações substanciais em relação à Directiva anterior], o mais tardar 18 meses após a data fixada no artigo 37.º. Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições, bem como um quadro de correspondência entre essas disposições e a presente directiva.*

Justificação

Os quadros de correspondência são necessários para garantir uma aplicação correcta da directiva.

Alteração 45

Posição comum do Conselho

Artigo 37 – parágrafo 1-A (novo)

Posição comum do Conselho

Os artigos [...] e pontos [...] dos anexos [...] [artigos ou suas subdivisões e pontos dos anexos que não tenham sofrido alterações em relação à directiva

*anterior], aplicam-se a partir de [...]**

** Inserir a data de entrada em vigor da presente directiva.*

Justificação

Para garantir que o texto está em consonância com a alteração 38.

Alteração 46

Posição comum do Conselho

Anexo I – parte II – ponto 1 – travessão 3

Posição comum do Conselho

Anexo I – parte II – ponto 1

- aos navios com um perfil de risco baixo que não tenham sido inspeccionados num porto da União Europeia ou da região do MA de Paris durante os últimos **trinta e seis meses**. Estes navios são elegíveis para inspecção a partir do vigésimo quarto mês.

Alteração

Anexo I – parte II – ponto 1

- aos navios com um perfil de risco baixo que não tenham sido inspeccionados num porto da União Europeia ou da região do MA de Paris durante os últimos **trinta meses**. Estes navios são elegíveis para inspecção a partir do vigésimo quarto mês.

Justificação

Três anos é um período demasiado longo entre as inspecções.

Alteração 47

Posição comum do Conselho

Anexo I – parte II – ponto 2A – travessão 3-A (novo)

Posição comum do Conselho

Alteração

- Navios relativamente aos quais não tenham sido cumpridos os deveres de comunicação relevantes referidos no artigo 8.º da presente directiva, na Directiva 2000/59/CE, na Directiva 2002/59/CE e, se adequado, no Regulamento (CE) n.º 725/2004.

Justificação

Estes navios devem se sujeitos a inspecções adicionais.

Alteração 48

Posição comum do Conselho

Anexo I – parte II – ponto 2A – travessão 3-B (novo)

Posição comum do Conselho

Alteração

- Navios em relação aos quais tenham sido comunicadas deficiências importantes, excepto aqueles cujas deficiências tiveram que ser rectificadas antes da partida.

Justificação

Estes navios devem se sujeitos a inspecções adicionais.

Alteração 49

Posição comum do Conselho

Anexo I – parte II – ponto 3B

Posição comum do Conselho

Alteração

3B. Os navios da Prioridade II podem ser inspeccionados do seguinte modo:

a) Será submetido a uma inspecção alargada:

- Qualquer navio com um perfil de risco elevado não inspeccionado nos últimos cinco meses,
- Qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspeccionado nos últimos 10 meses, e
- Qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco baixo não inspeccionado nos últimos 24 meses.

3B. Caso a autoridade competente seleccione para inspecção um navio da Prioridade 2, seguir-se-á o seguinte método de selecção:

a) Será submetido a uma inspecção alargada:

- Qualquer navio com um perfil de risco elevado não inspeccionado nos últimos cinco meses,
- Qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspeccionado nos últimos 10 meses, e
- Qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco baixo não inspeccionado nos últimos 24 meses.

b) **Poderá** ser submetido a uma inspeção inicial ou aprofundada, consoante o caso:

- Qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspeccionado nos últimos 10 meses, ou

- Qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco baixo não inspeccionado nos últimos 24 meses.

c) No caso de um factor imprevisto:

- Será efectuada uma inspeção aprofundada ou uma inspeção alargada, segundo o critério profissional do inspector, a qualquer navio com um perfil de risco elevado e a qualquer outro navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.

- Será efectuada uma inspeção aprofundada a qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.

b) **Será** submetido a uma inspeção inicial ou aprofundada, consoante o caso:

- Qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspeccionado nos últimos 10 meses, ou

- Qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco baixo não inspeccionado nos últimos 24 meses.

c) No caso de um factor imprevisto:

- Será efectuada uma inspeção aprofundada ou uma inspeção alargada, segundo o critério profissional do inspector, a qualquer navio com um perfil de risco elevado e a qualquer outro navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.

- Será efectuada uma inspeção aprofundada a qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.

Justificação

Torna as obrigações de inspecção inteligentes e obrigatórias.

Alteração 50

Posição comum do Conselho Anexo III

Posição comum do Conselho

(a que se refere o n.º 1 do artigo 8.º)

Informações a prestar em conformidade com o n.º 1 do artigo 8.º:

PE407.930v02-00

38/43

Alteração

COMUNICAÇÃO

(a que se refere o n.º 1 do artigo 8.º)

Informações a prestar em conformidade com o n.º 1 do artigo 8.º:

RR\741444PT.doc

As informações a seguir indicadas serão apresentadas à autoridade ou organismo portuário ou à autoridade ou organismo designado para o efeito, pelo menos três dias antes da hora estimada de chegada do navio ao porto, ou antes de o navio zarpar do porto anterior, se se prever que a viagem dure menos de três dias:

a) identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI);

b) duração prevista da escala;

c) para os navios-tanque:

i) configuração: casco simples, casco simples com SBT, casco duplo,

ii) estado dos tanques de carga e de lastro: cheios, vazios, em atmosfera inerte,

iii) volume e natureza da carga;

d) operações programadas no porto de destino (carga, descarga, outras);

e) vistorias obrigatórias programadas e trabalhos importantes de manutenção e reparação a efectuar no porto de destino;

f) data da última inspecção alargada no âmbito do MA de Paris.

As informações a seguir indicadas serão apresentadas à autoridade ou organismo portuário ou à autoridade ou organismo designado para o efeito, pelo menos três dias antes da hora estimada de chegada do navio ao porto **ou ancoradouro**, ou antes de o navio zarpar do porto anterior, se se prever que a viagem dure menos de três dias:

a) identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI);

b) duração prevista da escala **e lista dos portos comunitários sucessivamente escalados na mesma viagem**;

c) para os navios-tanque:

i) configuração: casco simples, casco simples com SBT, casco duplo,

ii) estado dos tanques de carga e de lastro: cheios, vazios, em atmosfera inerte,

iii) volume e natureza da carga;

d) operações programadas no porto **ou ancoradouro** de destino (carga, descarga, outras);

d-A) portos ou ancoradouros de escala na Comunidade a que o navio acede seguidamente durante a mesma viagem;

e) vistorias obrigatórias programadas e trabalhos importantes de manutenção e reparação a efectuar no porto **ou ancoradouro** de destino;

f) data da última inspecção alargada no âmbito do MA de Paris.

Justificação

A proibição de acesso deve aplicar-se igualmente aos ancoradouros da Comunidade.

Alteração 51

Posição comum do Conselho
Anexo IV – n.º 41-A (novo)

Posição comum do Conselho

Alteração

41-A. Certificado exigido ao abrigo da Directiva 2008/XX/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de..., [que altera a Directiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e de um regime de responsabilidade civil e garantias financeiras dos proprietários de navios]

Justificação

As propostas da Comissão relativas ao controlo por parte do Estado do porto e a responsabilidade civil dos proprietários de navio são dois elementos do "Terceiro Pacote Segurança Marítima". Constituem um conjunto de propostas interligadas. Nos termos do n.º 2 do artigo 62.º do Regimento do Parlamento, esta alteração visa tomar em consideração, nomeadamente, uma situação jurídica inédita, surgida depois da primeira leitura, no caso vertente o acórdão do TJCE de 24 de Junho de 2008 no processo C-188/07.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Introdução

O objectivo da proposta de directiva é reforçar os procedimentos de inspecção de navios nos portos da UE mediante um melhor enfoque nas embarcações com anomalias, a aplicação de um regime integralmente vocacionado para a inspecção e a adopção de outras medidas tendentes a melhorar as inspecções, nos portos, dos navios não comunitários, com base na experiência recolhida com a aplicação da actual directiva. Também no caso da presente directiva importa assegurar que as disposições técnicas específicas do regime comunitário e do regime regional da OMI, o Memorando de Entendimento de Paris, sejam amplamente uniformizadas para evitar a duplicação de esforços.

Na opinião da presente relatora, há no entanto outras questões políticas mais substanciais que excedem a uniformização técnica e a consideração cuidadosa das necessidades. Elas foram naturalmente tidas em consideração na primeira leitura do Parlamento. Além disso, a presente relatora está ciente de que a directiva relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto constitui uma de sete – actualmente, oito – propostas legislativas cujo impacto global na segurança marítima, encarado como um todo, é maior do que a soma das suas partes. Por estas razões, a relatora não pode, nesta fase, recomendar a adopção da posição comum do Conselho e propõe o restabelecimento da posição em primeira leitura do Parlamento, em que as alterações se referem a áreas políticas fundamentais.

Como os eurodeputados se recordarão, o Parlamento adoptou a proposta de directiva em Abril de 2007, na sua primeira leitura, e o Conselho transmitiu finalmente ao Parlamento a sua posição comum em Junho de 2008. Entretanto, o trabalho levado a cabo no âmbito do Memorando de Entendimento de Paris sobre as modalidades do regime de inspecção levou o Conselho a propor alterações em domínios como o das disposições relativas à transmissão de informações ou os critérios para a classificação de navios. A relatora considera conveniente aceitar as alterações do Conselho com base neste trabalho. Algumas destas alterações foram, não obstante, adaptadas para reflectir as preocupações expressas pelo Parlamento em primeira leitura. Além disso, os Estados-Membros deveriam estabelecer quadros que evidenciem a relação entre as suas medidas de transposição e a directiva.

Principais divergências com o Conselho

Há três grandes áreas de divergência entre a primeira leitura do Parlamento e a posição comum do Conselho.

Ancoradouros

Os navios que não cumprem as normas tanto podem fazer escala em ancoradouros como em portos; as disposições da directiva deveriam pois ser aplicáveis aos navios que façam escala em ancoradouros ou portos. Esta era a posição defendida na proposta da Comissão. Além disso, não parece fazer sentido adoptar uma medida que restringe o acesso aos portos europeus em certas condições, permitindo que as mesmas embarcações façam escala nos seus

ancoradouros. São, pois, propostas alterações que visam a reintrodução dos ancoradouros na directiva nos casos em que o Conselho o rejeitou. Tal é coerente com a primeira leitura do Parlamento.

Inspecções não realizadas

O Conselho alterou a proposta de inclusão de uma disposição que concede aos Estados-Membros uma margem de "inspecções não realizadas". A margem é demasiado generosa e poderia desencorajar esforços correctos para assegurar o rigor do regime de inspecção nos portos onde faz escala um número de embarcações com anomalias superior à média. Por exemplo, o Conselho propõe que um Estado-Membro esteja em conformidade com a directiva se 5% dos navios da categoria de prioridade 1 com um perfil de risco elevado que fazem escala nos seus portos não forem inspeccionados. Além disso, o Conselho propõe que os navios que fazem escala durante a noite (definida como qualquer período não inferior a 7 horas, incluindo o período que vai da meia-noite às 5 horas da manhã) ...

Proibição de acesso

Ao abrigo da proposta do Conselho, não seria possível recusar definitivamente o acesso a nenhum navio. A posição do Parlamento é a de que seja possível recusar o acesso a um navio se o mesmo tiver sido alvo de três recusas de acesso. Para ser alvo de uma recusa de acesso, um navio deve figurar na lista negra ou na lista cinzenta e ter sido detido pelo menos três vezes nos 36 meses anteriores. A posição do Parlamento confere, por conseguinte, aos proprietários a oportunidade de adaptarem definitivamente a sua embarcação às normas em vigor. A proibição, como dissuasão última, é necessária para assegurar que os "montes de sucata" não voltem a fazer escala nos nossos portos.

Conclusão

Há, por conseguinte, trabalho a fazer e a relatora propõe que se atente nas questões de fundo, como referido supra. A abordagem sugerida é de equilíbrio, incorporando a posição do Conselho quando as alterações técnicas propostas manifestamente reforçam o sistema de inspecção, mas retendo os elementos da posição do Parlamento que asseguram a eficácia do sistema.

PROCESSO

| | |
|---|--|
| Título | Inspeção de navios pelo Estado do porto (Reformulação) |
| Referências | 05722/3/2008 – C6-0224/2008 – 2005/0238(COD) |
| Data da 1ª leitura do PE – Número P | 25.4.2007 T6-0149/2007 |
| Proposta da Comissão | COM(2005)0588 - C6-0028/2006 |
| Recepção da posição comum: data de comunicação em sessão | 19.6.2008 |
| Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão | TRAN 19.6.2008 |
| Relator(es) Data de designação | Dominique Vlasto 23.6.2008 |
| Exame em comissão | 14.7.2008 25.8.2008 |
| Data de aprovação | 4.9.2008 |
| Resultado da votação final | +: 40 -: 0 0: 2 |
| Deputados presentes no momento da votação final | Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Reinhard Rack, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Roberts Zīle |
| Suplente(s) presente(s) no momento da votação final | Johannes Blokland, Luigi Cocilovo, Zita Gurmai, Lily Jacobs, Anne E. Jensen, Rosa Miguélez Ramos, Vladimír Remek, Dominique Vlasto, Corien Wortmann-Kool |
| Data de entrega | 9.9.2008 |