



**CONSELHO DA
UNIÃO EUROPEIA**

**Bruxelas, 22 de novembro de 2012 (23.11)
(OR. en)**

16633/12

**MAR 135
TRANS 419**

NOTA DE ENVIO

de: Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET
PUIGARNAU, Diretor

data de receção: 20 de novembro de 2012

para: Uwe CORSEPIUS, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia

n.º doc. Com.: COM(2012) 660 final

Assunto: RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO
CONSELHO
Relatório de avaliação da execução e do impacto das medidas tomadas
em conformidade com a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de
navios pelo Estado do porto

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento da Comissão – COM(2012) 660 final.

Anexo: COM(2012) 660 final



Bruxelas, 16.11.2012
COM(2012) 660 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Relatório de avaliação da execução e do impacto das medidas tomadas em conformidade com a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto

(Texto relevante para efeitos do EEE)

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

Relatório de avaliação da execução e do impacto das medidas tomadas em conformidade com a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto

(Texto relevante para efeitos do EEE)

1. INTRODUÇÃO

Um dos elementos mais importantes da política de segurança marítima é o regime de inspeção de navios pelo Estado do porto (PSC), o qual consiste na inspeção de navios estrangeiros nos portos, para verificar se a competência do comandante e oficiais e o estado e equipamento do navio satisfazem as prescrições das convenções internacionais e se a lotação e a exploração do navio satisfazem o direito internacional aplicável.

O regime PSC da UE tem por base a Diretiva 2009/16/CE¹, que reformulou e reforçou a anterior legislação na matéria adotada em 1995, e assenta na estrutura preexistente do Memorando de Entendimento de Paris para a inspeção de navios nos portos (PMOU). Todos os Estados-Membros litorâneos são membros do PMOU, bem como o Canadá, a Rússia, a Croácia, a Islândia e a Noruega. A Comissão e a Agência de Segurança Marítima (AESM) colaboram estreitamente com o PMOU.

A Diretiva 2009/16/CE introduziu um novo regime PSC, aplicável a partir de 1 de janeiro de 2011. Além das medidas tomadas pelos Estados-Membros, a execução da diretiva ao nível da UE compreendeu o estabelecimento de um sistema de comunicação dos resultados das inspeções PSC (a base de dados THETIS). A base THETIS foi criada pela Comissão em colaboração com a AESM, que a administra em nome da Comissão.

A diretiva prevê um conjunto de novos requisitos para o PSC, bem como critérios comuns e procedimentos harmonizados de inspeção, e visa a inspeção de todos os navios em função do seu perfil de risco, com inspeções mais frequentes dos navios que representam um risco maior.

O artigo 35.º da diretiva prevê que a Comissão apresente um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 30 de junho de 2012, sobre a aplicação da diretiva, em especial o cumprimento da obrigação geral de inspeção ao nível da UE e da obrigação de cada Estado-Membro (artigos 5.º, 6.º, 7.º e 8.º), analisando igualmente o número de inspetores PSC em atividade em cada Estado-Membro, o número de inspeções efetuadas e a eventual necessidade de uma diretiva de alteração ou de legislação adicional na matéria.

¹ Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (reformulação) (JO L 136 de 28.05.2009, p. 57)

2. MÉTODO DE AVALIAÇÃO

A execução da diretiva pelos Estados-Membros comporta elementos jurídicos, operacionais e técnicos:

- A execução no plano jurídico consiste na transposição formal da diretiva e na aplicação das disposições legislativas nacionais conexas.
- A execução no plano operacional consiste em assegurar que todos os navios que escalam portos ou ancoradouros da UE são inspecionados regularmente, segundo os procedimentos e requisitos estabelecidos na diretiva.
- A execução no plano técnico consiste no estabelecimento e exploração da base de dados THETIS e da infraestrutura informática necessária para registar os dados relativos às escalas dos navios², conforme prescreve o artigo 24.º da diretiva.

Para preparar o presente relatório, a Comissão pediu aos Estados-Membros que a informassem das medidas de transposição e aplicação da diretiva e incumbiu a AESM de efetuar inspeções nos Estados-Membros para a assistir na avaliação da aplicação da diretiva.

3. ALTERAÇÕES INTRODUZIDAS PELA DIRETIVA 2009/16/CE

As alterações principais introduzidas no regime PSC da UE pela Diretiva 2009/16/CE são descritas a seguir.

3.1. Cobertura total

Em conformidade com a Diretiva 2009/16/CE, todos os navios elegíveis para inspeção que escalem portos da UE devem ser inspecionados; esta exigência difere da anterior (estabelecida pela Diretiva 95/21/CE tal como alterada), a saber, a inspeção de 25 % dos navios que escalassem os portos de um Estado-Membro pelas autoridades nacionais competentes para o PSC. De acordo com o novo regime, a obrigação de inspeção é determinada por um sistema sofisticado de perfis de risco dos navios. Cada navio é classificado de «alto risco», «baixo risco» ou «risco normal».

A frequência de inspeção depende do perfil:

- Os navios de «alto risco» são objeto de inspeção periódica cada 5 a 6 meses;
- Os navios de «risco normal» cada 10 a 12 meses;
- Os navios de «baixo risco» cada 24 a 36 meses.

² Em conformidade com o artigo 24.º, n.º 2, da Diretiva 2009/16/CE, os Estados-Membros devem assegurar que os dados relativos às escalas dos navios são transferidos, num prazo razoável, para a base de dados THETIS por meio do sistema de intercâmbio de informação marítima «SafeSeaNet», referido no artigo no artigo 3.º, alínea s), da Diretiva 2002/59/CE, para que a autoridade competente para as inspeções PSC possa selecionar os navios para inspeção.

Um navio elegível para inspeção com a frequência indicada (tratando-se de um navio de risco normal, 10 meses depois da última inspeção) é designado de «prioridade II» e pode ser inspecionado. Passado o período previsto com base no perfil de risco (tratando-se de um navio de risco normal, 12 meses depois da última inspeção), o navio passa a ser «prioridade I» e tem de ser inspecionado.

O perfil de risco do navio é determinado segundo sete critérios: (i) tipo, (ii) idade, (iii) bandeira (inclusão na lista negra, cinzenta ou branca estabelecida pelo PMOU), (iv) organização reconhecida, (v) desempenho da companhia de navegação, (vi) número de anomalias registadas em cada inspeção efetuada ao navio nos 36 meses anteriores e (vii) número de detenções nos 36 meses anteriores.

As inspeções podem ser de três tipos: inicial, aprofundada ou alargada. Regra geral, os navios de alto risco são objeto de inspeção alargada e os navios de risco normal ou baixo de inspeção inicial ou aprofundada.

3.2. Desempenho do Estado de bandeira

Um dos critérios de determinação do perfil de risco do navio é o desempenho do Estado de bandeira. O Regulamento (UE) 801/2010³ da Comissão, de 13 de setembro de 2010, dá execução ao artigo 10.º, n.º 3, da Diretiva 2009/16/CE no que respeita aos critérios relativos ao Estado de bandeira. No âmbito deste sistema, cada Estado é classificado na lista negra, cinzenta ou branca consoante o número total de inspeções e detenções de que tenham sido objeto, num período de três anos, os navios da sua bandeira que operam na região do PMOU. A classificação é atualizada anualmente.

3.3. Desempenho da companhia de navegação

O parâmetro do desempenho da companhia de navegação (não considerado no anterior regime de inspeção) baseia-se no número de inspeções, detenções e anomalias dos navios de uma mesma companhia [responsável pela aplicação do código internacional de gestão da segurança (ISM) no navio]. As companhias são classificadas segundo o seu desempenho: «elevado», «médio», «baixo» e «muito baixo». Os critérios de determinação do desempenho das companhias foram estabelecidos pelo Regulamento (UE) 802/2010 da Comissão⁴, de 13 de setembro de 2010, cuja eficácia prática está atualmente a ser avaliada.

3.4. Informação da hora exata de chegada e partida dos navios que escalam os portos e ancoradouros nacionais

Em conformidade com a diretiva, a base THETIS é alimentada com os dados relativos às escalas dos navios fornecidos pelo sistema SafeSeaNet, possibilitando o planeamento e programação das inspeções PSC. A anterior base de dados das inspeções (SIRENAC) não tinha esta funcionalidade. O sistema SafeSeaNet⁵ é uma plataforma europeia centralizada de intercâmbio de informação marítima, através da qual os Estados-Membros, a Noruega e a Islândia podem transmitir e receber informações sobre os navios, os seus movimentos e a carga perigosa que transportam.

³ JO L 241 de 14.9.2010, p. 1

⁴ *Ibidem*, p. 4

⁵ Criado pela Diretiva 2002/59/CE de 27 de junho de 2002, tal como alterada.

A importância desta funcionalidade é crucial para o novo regime PSC, já que o planeamento e o cumprimento pelos Estados-Membros das suas obrigações de inspeção assenta assim no conhecimento imediato e completo dos perfis de risco dos navios que escalam os seus portos.

3.5. Inspeções nos ancoradouros

Outro elemento introduzido pela Diretiva 2009/16/CE é a possibilidade de inspecionar os navios fundeados nos casos em que há «interface navio/porto». Esta possibilidade implica disposições e recursos adicionais para as inspeções.

3.6. Recusa de acesso

A Diretiva 2009/16/CE reforça a regra da recusa (proibição) de acesso aos portos em caso de múltiplas detenções, alargando-a aos navios que arvoram bandeira de Estados incluídos na lista cinzenta e a todos os tipos de navios. No quadro do novo regime de inspeção, será vedado o acesso aos portos a um navio cuja bandeira esteja na lista negra e que tenha sofrido mais de duas detenções nos 36 meses anteriores. Um navio cuja bandeira esteja na lista cinzenta e que sofra mais de duas detenções nos 24 meses anteriores será igualmente banido. As novas disposições PSC introduzem períodos mínimos de proibição de acesso: 3 meses para a primeira proibição, 12 meses para a segunda e 24 meses para a terceira. O levantamento da terceira proibição está subordinado ao cumprimento de um conjunto de condições e à realização de uma reinspeção no decurso do período de proibição. Se o navio for objeto de detenção posteriormente à terceira proibição, ser-lhe-á permanentemente vedado o acesso aos portos da UE.

4. EXECUÇÃO DA DIRETIVA

4.1. Execução no plano jurídico – transposição para a legislação nacional

A Diretiva 2009/16/CE entrou em vigor a 17 de junho de 2009 e os Estados-Membros tinham de a transpor para a legislação nacional até 1 de janeiro de 2011.

Os Estados-Membros sem litoral não estavam obrigados a transpor a diretiva. Destes, só a Eslováquia o fez⁶. Outros quatro Estados-Membros (Hungria, Luxemburgo, Áustria e República Checa) declararam formalmente que não a iriam transpor.

Entre os 23 Estados-Membros que transpuseram a diretiva, só cerca de metade notificou grosso modo a tempo, isto é, nos três meses seguintes ao prazo de transposição, todas as medidas de execução. Em resultado desta situação, o novo regime de inspeção não pôde produzir plenos efeitos a partir de 1 de janeiro de 2011. A Comissão abriu processos de infração contra os Estados-Membros que não cumpriram o prazo de transposição e esta está agora praticamente concluída.

Os serviços da Comissão estão a analisar as medidas notificadas para verificar se são compatíveis com o direito da UE. Além disso, a AESM iniciou um programa de visitas aos Estados-Membros para verificar a aplicação da diretiva (cerca de 5 visitas por ano).

⁶ Embora a Eslováquia tenha transposto a diretiva, não há dados relativos à aplicação uma vez que o país não tem portos marítimos. O presente relatório analisa, portanto, a aplicação da diretiva pelos 22 Estados-Membros litorâneos e/ou (quando se justifica) a situação nos 27 Estados membros do PMOU.

4.2. Medidas de transposição, legislação da UE

Além dos regulamentos da Comissão⁷ relativos ao desempenho dos Estados de bandeira e das companhias de navegação para efeitos dos perfis de risco dos navios, foi também adotado o Regulamento (UE) 428/2010⁸ da Comissão, de 20 de maio de 2010, que dá execução ao artigo 14.º da Diretiva 2009/16/CE no que respeita aos elementos a verificar nas inspeções alargadas.

4.3. Execução no plano operacional

O propósito do novo regime é erradicar os navios que não satisfazem as normas, submetendo estes a inspeções mais frequentes e reduzindo a frequência das inspeções aos navios de boa qualidade. Para isso é necessário um sistema de informação (THETIS), que não só recolha e dissemine os dados relativos às inspeções PSC, como seja capaz de calcular, a partir desses dados, os critérios necessários para orientar os Estados-Membros na seleção dos navios a inspecionar. O SafeSeaNet alimenta a base THETIS com os dados das chegadas e partidas de navios de todos os portos e ancoradouros da UE.

4.4. Execução no plano técnico

A AESM organizou, anteriormente a 1 de janeiro de 2011, uma campanha de sensibilização com o objetivo de familiarizar os Estados-Membros e o setor marítimo com as novas obrigações de comunicação de informações.

Em novembro de 2010 estava instalada a interface técnica dos dois sistemas (THETIS e SafeSeaNet) que permite o registo na base THETIS dos dados relativos às escalas dos navios. A THETIS ficou integralmente operacional em 15 de dezembro de 2010, tendo a AESM proporcionado formação prévia aos seus utilizadores.

Logo que a THETIS entrou em funcionamento (1 de janeiro de 2011), criou-se um serviço de assistência que desde então presta apoio e assistência aos utilizadores da base de dados. Em 2011, foi recebido um total de 2331 pedidos, sendo o tempo de resposta médio de 1,3 horas.

A maior parte dos Estados-Membros concluiu a instalação dos sistemas nacionais conexos durante o primeiro trimestre de 2011. Para avaliar a exaustividade dos dados relativos às escalas registados na THETIS em 2011, a AESM efetuou um exercício de comparação do número de escalas registadas na THETIS, no SafeSeaNet e na Lloyd's List Intelligence (um serviço comercial). Constatou-se o seguinte:

- A maior parte dos Estados-Membros concluiu a instalação da interface nacional THETIS-SafeSeaNet durante o primeiro trimestre de 2011. A partir de abril de 2011 observou-se, portanto, na maioria dos Estados-Membros um desempenho mais consistente na transferência de dados do SafeSeaNet para a THETIS;
- A Finlândia concluiu a instalação da interface nacional THETIS-SafeSeaNet em meados de junho de 2011;

⁷ Regulamentos (UE) 801/2010 e 802/2010

⁸ JO L125 de 21.05.2010, p. 2

- No final de 2011, o Reino Unido não tinha ainda concluído a instalação da interface nacional THETIS-SafeSeaNet. Consequentemente, os dados deste Estado-Membro existentes na base THETIS, relativos às escalas de navios em 2011, limitavam-se aos que haviam sido registados manualmente, não refletindo a situação real.

5. QUESTÕES FUNDAMENTAIS DA EXECUÇÃO DA DIRETIVA

O presente relatório analisa e avalia com maior detalhe as questões expostas a seguir.

5.1. Obrigação geral de inspeção ao nível da UE

De acordo com o artigo 5.º da Diretiva 2009/16/CE, cada Estado-Membro deve cumprir a sua obrigação anual de inspeção

- a) inspecionando todos os navios de prioridade I que escalem os seus portos e ancoradouros e
- b) efetuando anualmente um número total de inspeções (navios das prioridades I e II) correspondente, pelo menos, à sua quota-parte do número total de inspeções a efetuar anualmente na UE e na região do PMOU.

O número de inspeções a efetuar pelas autoridades nacionais (quota-parte equitativa) é determinado com base no mecanismo provisório estabelecido pelo PMOU. A partir de 1 de janeiro de 2014, esta informação basear-se-á integralmente nos dados da THETIS. O quadro 1 do anexo indica a quota-parte de inspeções de cada Estado membro do PMOU para 2011.

A Comissão pode concluir, a partir dos dados contidos na THETIS, que foi cumprida, em termos gerais, a obrigação de inspeção.

5.2. Cumprimento da obrigação anual de inspeção nos Estados-Membros e análise da aplicação dos artigos 6.º, 7.º e 8.º da Diretiva 2009/16/CE

A obrigação de inspeção é fixada pelo artigo 5.º da diretiva, estabelecendo os artigos 6.º, 7.º e 8.º as disposições atinentes ao seu cumprimento pelos Estados-Membros.

5.2.1 Obrigações de inspeção e inspeções em falta a navios de prioridade I (artigo 6.º)

O artigo 6.º da diretiva estabelece as disposições aplicáveis caso um Estado-Membro não efetue todas as inspeções prescritas pelo artigo 5.º, n.º 2, alínea a), isto é, a inspeção de todos os navios de prioridade I que escalem os seus portos ou ancoradouros. Um Estado-Membro nessa situação cumpre, todavia, a sua obrigação se as inspeções em falta não excederem:

- a) 5 % do número total de inspeções a navios de prioridade I com perfil de alto risco e
- b) 10 % do número de outros navios de prioridade I que escalem os seus portos ou ancoradouros.

Em 2011, encontravam-se na situação descrita 12⁹ (dos 22) Estados-Membros¹⁰. O quadro 2 do anexo indica a obrigação de inspeção e o número de inspeções efetuadas pelos Estados-Membros em causa.

A Comissão observa, a título preliminar, que embora a obrigação geral de inspeção tenha sido cumprida, em alguns Estados-Membros parece haver problemas de execução que carecem de solução. O número de inspeções em falta a navios de prioridade I em alguns Estados-Membros suscita particular preocupação.

5.2.2 *Número total de escalas de navios de prioridade I superior à quota-parte de inspeções (artigo 7.º, n.º 1)*

O artigo 7.º, n.º 1, refere-se aos Estados-Membros «sobrecarregados», isto é, aqueles em que o número de escalas de navios de prioridade I excede a quota-parte de inspeções. Em 2011, encontravam-se nesta situação 5¹¹ Estados-Membros. Para estes casos, a disposição mencionada estabelece que o Estado-Membro cumpre a obrigação de inspeção se:

- a) o número de inspeções que efetuou a navios de prioridade I corresponder, pelo menos, à quota-parte de inspeções e
- b) o número de inspeções em falta não exceder 30 % do número total de navios de prioridade I que escalem os seus portos ou ancoradouros.

O quadro 3 do anexo indica a obrigação de inspeção e o número de inspeções efetuadas pelos Estados-Membros «sobrecarregados». A Comissão observa de novo, a este respeito, o número de inspeções em falta a navios de prioridade I.

5.2.3 *Número total de escalas de navios de prioridade I e II inferior à quota-parte de inspeções (artigo 7.º, n.º 2)*

O artigo 7.º, n.º 2, refere-se aos Estados-Membros «subcarregados», isto é, aqueles em que o número de escalas de navios de prioridade I e II é inferior à quota-parte de inspeções. Em 2011, encontravam-se nesta situação 5¹² Estados-Membros. Em tal caso, o Estado-Membro cumpre a obrigação de inspeção se:

- a) inspecionar todos os navios de prioridade I e
- b) inspecionar 85 %, pelo menos, dos navios de prioridade II.

O quadro 4 do anexo indica a obrigação de inspeção e o número de inspeções efetuadas pelos Estados-Membros «subcarregados». A Comissão observa, a este respeito, que a obrigação de inspeção de navios de prioridade I foi cumprida por todos estes Estados-Membros e que quase todos eles efetuaram as inspeções requeridas a navios de prioridade II.

⁹ Alemanha, Bélgica, Bulgária, Chipre, Eslovénia, Finlândia, Malta, Países Baixos, Portugal, Reino Unido, Roménia e Suécia

¹⁰ Vale também para a Croácia, a Federação Russa, a Islândia e a Noruega

¹¹ Espanha, França, Grécia, Irlanda e Itália

¹² Dinamarca, Estónia, Letónia, Lituânia e Polónia

No que respeita às inspeções em falta a navios de prioridade I, atrás mencionadas, a Comissão e a AESM irão analisar as razões do problema, em colaboração com os Estados-Membros em causa, tendo em conta a adaptação ao novo regime de inspeção. Cada Estado-Membro deve efetuar o número de inspeções que lhe compete, caso contrário fica comprometido o princípio da quota-parte equitativa.

5.2.4 *Adiamento de inspeções e circunstâncias excecionais (artigo 8.º)*

Em conformidade com o artigo 8.º, n.º 1, um Estado-Membro pode adiar a inspeção de um navio de prioridade I para a escala seguinte do navio num dos seus portos (desde que esta ocorra nos 15 dias seguintes e que o navio não escale entretanto nenhum outro porto da UE) ou noutro porto da UE (desde que esta escala ocorra nos 15 dias seguintes e que o Estado em que localiza o porto de escala concorde em efetuar a inspeção).

Em 2011, entraram na base THETIS 190 pedidos nesse sentido, procedentes de 18 Estados-Membros. 153 deles (80,5 %) foram aceites pelos Estados-Membros destinatários, tendo-se efetuado as inspeções correspondentes.

O artigo 8.º, n.º 2, estabelece as circunstâncias excecionais em que se pode justificar a falta de inspeção a um navio de prioridade I. São elas o risco para a segurança dos inspetores, do navio, da tripulação, do porto ou do meio marinho que, no entender da autoridade competente, adviriam da realização da inspeção ou o facto de a escala se efetuar apenas durante o período noturno.

Das 1614 faltas justificadas de inspeção a navios de prioridade I, registadas na THETIS em 2011 pelos Estados membros do PMOU, 121 (7,5 %) foram atribuídas ao risco, 582 (36 %) à escala noturna, 799 (49,5 %) à curta duração da estada em ancoradouro e 112 (7,0 %) a «problema técnico». Esta última causa foi introduzida na fase inicial de funcionamento da base THETIS para contemplar os problemas decorrentes da instalação progressiva do sistema e/ou causas desconhecidas. Esta opção já não existe.

5.3. Número e tipo de inspeções efetuadas

O quadro 5 do anexo ilustra graficamente as tendências observadas quanto ao tipo de inspeções (inicial – aprofundada – alargada) efetuadas na região do PMOU no período 2009-2011. O número mais elevado de inspeções alargadas indica controlos mais apertados no quadro do novo regime de inspeção.

5.4. Número de inspetores PSC em cada Estado-Membro

Em conformidade com o artigo 4.º da diretiva, os Estados-Membros devem ter autoridades competentes para a inspeção de navios, dotadas do número necessário de inspetores qualificados. O quadro 6 do anexo indica o número de inspetores PSC em cada Estado-Membro. A variação entre Estados-Membros explica-se também pelo facto de nem todos os postos serem equivalentes a tempo inteiro. A Comissão observa que, em geral, os Estados-Membros têm o número de inspetores adequado para as inspeções requeridas.

5.5. Recusa de acesso

Em 2011, os Estados-Membros emitiram 18 proibições de acesso. 16 deveram-se a detenções múltiplas, 1 à não apresentação do navio no estaleiro de reparação indicado e 1 a violação da ordem de detenção¹³.

5.6. Inspeções em ancoradouros

Em conformidade com a diretiva, um navio fundeado pode ser inspecionado se o ancoradouro se encontrar sob jurisdição do porto. O quadro 7 do anexo ilustra a aplicação desta disposição no ano de 2011. Suscita particular preocupação o número elevado de inspeções não efetuadas em alguns Estados-Membros a navios de prioridade I fundeados. Esta questão terá de ser esclarecida com os Estados-Membros em causa.

5.7. Problemas/questões colocados pelos Estados-Membros

No quadro do exercício de avaliação, a Comissão enviou aos Estados-Membros um questionário, convidando as autoridades nacionais a indicarem as lacunas que considerassem haver na diretiva e também os melhoramentos a introduzir-lhe. Vários Estados-Membros o fizeram.

Principais questões colocadas:

- A diretiva autoriza o adiamento de inspeções a navios de prioridade I em circunstâncias excecionais, possibilidade que não existe para os navios de prioridade II, cuja inspeção não é obrigatória. Contudo, um Estado-Membro «subcarregado» (na aceção do artigo 7.º, n.º 2) tem (de facto) de considerar obrigatórias estas últimas inspeções. Vários Estados-Membros propuseram que a possibilidade de adiamento fosse alargada às inspeções «obrigatórias» a navios de prioridade II.
- O artigo 8.º, n.º 3, alínea b), da diretiva autoriza a dispensa de inspeção de um navio fundeado se a estada deste no ancoradouro for de curta duração. Os Estados-Membros propuseram que os portos beneficiassem também desta possibilidade.
- Os Estados-Membros estão autorizados, nos termos do artigo 15.º da Diretiva 2002/59/CE, a dispensar da obrigação de notificação das mercadorias perigosas ou poluentes embarcadas os navios que efetuam serviços programados entre portos localizados no seu território. Os Estados-Membros propuseram que esta dispensa fosse alargada ao regime PSC.
- Os Estados-Membros indicaram que a base THETIS não contempla os requisitos das Diretivas 2002/59/CE e 2009/20/CE relativos ao seguro dos armadores em matéria de créditos marítimos, pelo que seria necessário ter em conta este aspeto.
- Para os casos em que a prioridade atribuída a um navio muda enquanto este se encontra no porto, os Estados-Membros propuseram que a THETIS emitisse um aviso dirigido ao Estado portuário e que este beneficiasse de um período de

¹³ Artigo 21.º, n.º 4, da Diretiva

tolerância a fim de que a inspeção por efetuar não seja contabilizada em seu detrimento.

- O anexo III da diretiva contém a lista dos dados a incluir na comunicação da chegada de um navio. Os Estados-Membros propuseram que o item «f» (data da última inspeção alargada efetuada na região do PMOU) fosse suprimido, visto este dado já constar da THETIS.

A Comissão está a analisar os problemas identificados na aplicação da Diretiva 2009/16/CE e as questões colocadas pelos Estados-Membros e a ponderar se se justifica alterar a diretiva. A Comissão irá, em particular, determinar (com a assistência da AESM) se se trata de anomalias estatísticas associadas ao primeiro ano de aplicação ou de anomalias inerentes ao sistema e se o seu impacto incidirá nos mesmos Estados-Membros todos os anos.

6. CONCLUSÕES

6.1. Resultados das medidas de execução

A execução da diretiva tem exigido dos Estados-Membros e da UE algum trabalho e meios financeiros consideráveis. Em resultado desse esforço, a diretiva estava executada em grande parte em princípios de 2011. A impressão geral da Comissão é que o nível de aplicação da diretiva é considerável. As lacunas identificadas nos aspetos jurídicos, técnicos e operacionais serão tratadas oportunamente pela Comissão.

6.2. Impacto na segurança marítima, na eficiência do transporte marítimo e na prevenção da poluição

O novo regime de inspeção abrange todos os navios que visitam os portos e ancoradouros da UE e faz uso de um sistema de seleção dos navios mais assente no fator risco, enquanto a informação em tempo real das escalas dos navios facilita as decisões quanto aos navios a inspecionar.

Em termos gerais, foi cumprida a obrigação de inspeção definida para os Estados-Membros. O número total de inspeções a efetuar em 2011 diminuiu, em comparação com os anos anteriores. As inspeções efetuadas tiveram, assim, maior qualidade e centraram-se nos navios incumpridores. Isto significa que os recursos afetados ao regime PSC se concentram nos navios de má qualidade e que as inspeções efetuadas são mais profundas.

6.3. Medidas futuras

Conforme já se referiu, a Comissão está a analisar a necessidade de introduzir alterações na diretiva, à luz dos problemas identificados e que lhe foram comunicados pelos Estados-Membros.

É de esperar que o regime PSC da UE seja adaptado, nos próximos anos, às prescrições decorrentes, *inter alia*, de convenções internacionais, à medida que estas entrem em vigor e se tornem instrumentos pertinentes para efeitos da Diretiva 2009/16/CE.

A base THETIS terá de contemplar a entrada em vigor da Convenção do Trabalho Marítimo de 2006 (CTM 2006) e a Diretiva 2009/13/CE¹⁴ conexas. Está em discussão no Parlamento Europeu e no Conselho uma proposta da Comissão para alteração da Diretiva 2009/16/CE com esse intuito¹⁵.

Prevê-se também que a aplicação da Convenção da IMO relativa à gestão das águas de lastro (BWM 2004), que vai entrar em vigor, se venha a efetuar no quadro da Diretiva 2009/16/CE e da THETIS.

¹⁴ JO L124 de 20.5.2009, p. 30

¹⁵ COM(2012) 129 de 23 de março de 2012

Anexo

Quadros mencionados no relatório*

Os quadros contêm dados relativos a Estados terceiros, uma vez que a diretiva faz referência à região do PMOU.

Quadro 1 – Obrigações de inspeção dos Estados membros do PMOU

	N.º total de escalas registadas na THETIS em 2011	N.º de escalas de navios distintos registadas na THETIS em 2011	Rácio em 2011	Obrigaçã o em 2011 segundo art. 5.2b
Alemanha	27503	4941	6,35%	1177
Bélgica	23233	5255	6,30%	1168
Bulgária	2909	1277	1,69%	313
Canadá	913	872	3,48%	645
Chipre	2410	800	1,20%	223
Croácia	1927	624	1,10%	203
Dinamarca	8387	2053	3,18%	588
Eslovénia	1417	612	0,88%	163
Espanha	31865	6234	10,58%	1960
Estónia	5096	1507	1,77%	328
Federação Russa	16728	3403	3,34%	618
Finlândia	12727	1170	1,75%	324
França	27654	5447	7,04%	1305
Grécia	20314	3295	3,18%	590
Irlanda	9528	1139	1,45%	268
Islândia	1935	322	0,31%	58
Itália	31810	5049	6,49%	1203
Letónia	7149	1965	2,32%	430
Lituânia	4080	1605	1,87%	347
Malta	2607	819	1,80%	333
Noruega	14391	1514	3,08%	570
Países Baixos	42686	7235	8,24%	1527
Polónia	11034	2380	2,86%	531
Portugal	3683	1536	3,10%	574
Reino Unido	4266	2231	11,04%	2046
Roménia	4087	1703	2,32%	430
Suécia	24680	2567	3,28%	608
Total	345019	67555	100%	18530

*(Fonte: AESM para todos os quadros)

Quadro 2 – Obrigações e inspeções, em conformidade com o artigo 6.º da Diretiva 2009/16/CE

	Obrigações para 2011	Escalas de navios PI	Navios PI inspecionados	Escalas de navios PII	Navios PII inspecionados	Navios PI+PII inspecionados
Alemanha	1177	559	517	964	887	1404
Bélgica	1168	521	475	1082	496	971
Bulgária	313	290	273	310	255	528
Chipre	223	207	52	232	73	125
Eslovénia	163	98	97	149	143	240
Finlândia	324	94	78	527	238	316
Islândia	58	22	19	55	43	62
Malta	333	194	185	303	45	230
Noruega	570	374	234	811	360	594
Países Baixos	1527	1456	1026	1964	557	1583
Portugal	574	263	239	397	206	445
Reino Unido	2046	1634	765	1773	776	1541
Roménia	430	374	339	467	437	776
Suécia	608	166	130	650	226	356
Totais	9514	6252	4429	9684	4742	9171

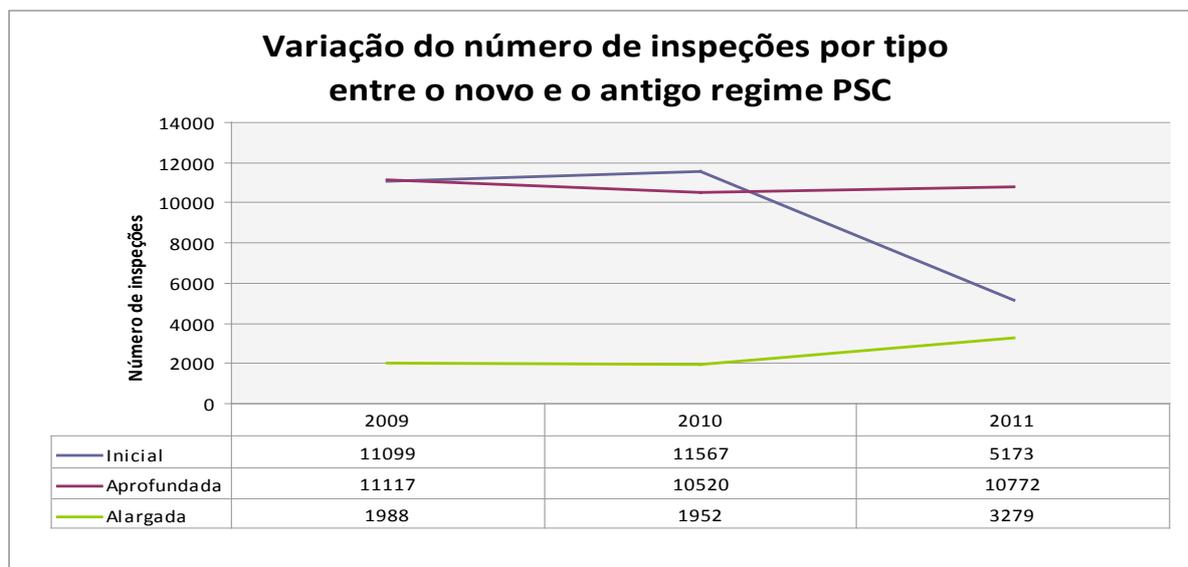
Quadro 3 – Obrigações e inspeções, em conformidade com o artigo 7.º, n.º 1, da Diretiva 2009/16/CE

	Obrigações para 2011	Escalas de navios PI	Navios PI inspecionados	Escalas de navios PII	Navios PII inspecionados	Navios PI+PII inspecionados
Espanha	1960	2513	1216	3537	511	1727
França	1305	1314	492	2300	733	1225
Grécia	590	1469	656	2836	334	990
Irlanda	268	562	81	475	153	234
Itália	1203	1464	1084	3440	622	1706
Totais	5326	7322	3529	12588	2353	5882

Quadro 4 – Obrigações e inspeções, em conformidade com o artigo 7º, n.º 2, da Diretiva 2009/16/CE

	Obrigações para 2011	Escalas de navios PI	Navios PI inspeccionados	Escalas de navios PII	Navios PII inspeccionados	Navios PI+PII inspeccionados
Dinamarca	588	196	173	320	209	382
Estónia	328	68	65	134	120	185
Letónia	430	71	66	187	180	246
Lituânia	347	66	62	125	120	182
Polónia	531	156	139	324	293	432
Totais	2224	557	505	1090	713	1427

Quadro 5 – Tendência geral das inspeções e variação do número de inspeções, por tipo, na região do PMOU



Quadro 6 – Número de inspetores PSC em cada Estado

	Número de inspetores PSC
Alemanha	40
Bélgica	9
Bulgária	14
Chipre	11
Dinamarca	27
Eslovénia	4
Espanha	96
Estónia	9
Finlândia	23
França	84
Grécia	51
Irlanda	22
Islândia	2
Itália	111
Letónia	9
Lituânia	12
Malta	3
Noruega	79
Países Baixos	29
Polónia	16
Portugal	11
Reino Unido	113
Roménia	13
Suécia	44
Total	832

Quadro 7 – Escalas e inspeções em ancoradouros

	Total de escalas	Escalas em ancoradouros	Inspeções em ancoradouros	Escalas de navios PI em ancoradouros	Inspeções a navios PI em ancoradouros	Detenções de navios PI em ancoradouros
Alemanha	23330	-		-	-	-
Bélgica	18649	-		-	-	-
Bulgária	2633	283	62	18	13	-
Chipre	2304	147	3	25	-	
Dinamarca	8920	1	1	1	1	-
Eslovénia	1248	22	11	-	-	-
Espanha	38490	1916	113	363	29	1
Estónia	3754	-		-	-	-
Finlândia	18229	17	1	1	-	-
França	29204	148	10	14	-	-
Grécia	18080	2446	210	294	47	-
Irlanda	7450	5		-	-	-
Islândia	1567	3		-	-	-
Itália	73290	15541	421	5682	53	-
Letónia	5318	-		-	-	-
Lituânia	3439	22		-	-	-
Malta	2942	-		-	-	-
Noruega	14201	130	82	12	11	-
Países Baixos	47686	382	17	26	2	-
Polónia	8570	294	23	3	1	-
Portugal	3189	7	4	3	1	-
Reino Unido	3851	245	36	182	13	-
Roménia	3886	829	113	15	4	-
Suécia	30168	2		-	-	-