



MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL
Inspecção-Geral do Ambiente e do Ordenamento do Território

2º PROJECTO IMPEL – TFS SEAPORT PROJECT II - “CONTROLO DE MOVIMENTOS TRANSFRONTEIRIÇOS DE RESÍDUOS VIA MARÍTIMA”

I. Introdução

Nos dias 13, 14 e 15 de Setembro de 2004, realizou-se em Riga, Letónia, a primeira conferência do 2º Projecto IMPEL relativo a “Controlo de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Via Marítima”, na qual estiveram presentes 22 representantes de 13 países europeus, incluindo a IGA. Esta conferência foi organizada pela Inspecção do Ambiente Holandesa, presidida pelo responsável pela divisão de resíduos da região Sudoeste da Inspecção de Ambiente Holandesa e vice-presidida por um representante da Comissão Regional de Ambiente da Letónia.

A decisão pela realização de um segundo projecto, alargado a um maior número de países participantes, deveu-se ao sucesso alcançado pelo 1º Projecto IMPEL relativo a “Controlo de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Via Marítima”, que decorreu entre Março de 2003 e Junho de 2004 e que contou com a participação de 6 países da União Europeia. A importância em promover e melhorar a regulação europeia, nesta área tornou-se clara, e a necessidade de uma cooperação estreita entre os vários países da comunidade, contribuiu definitivamente, para a relevância da continuação deste projecto.

II. Rede IMPEL – TFS

A Rede IMPEL – TFS, Rede de Representantes de Estados Membros e outros, que lidam com matérias ligadas a movimentos transfronteiriços de resíduos, foi criada em 1992, com o objectivo de promover e harmonizar os procedimentos do Regulamento (CEE) nº 259/93, do Conselho, de 1 de Fevereiro de 1993. Uma eficaz fiscalização e controlo de resíduos no interior, à entrada e à saída da União Europeia, só é, efectivamente possível, com a intervenção e cooperação dos

diferentes Estados, baseados em critérios de inspecção semelhantes. Desta forma, consegue-se desbloquear constrangimentos e estrangulamentos, gerados pelas diferentes interpretações de legislação e diferentes modos de actuação, permitindo controlar realmente, o destino dos resíduos.

Neste âmbito, a Rede IMPEL – TFS, promove e desenvolve uma série de projectos, entre os quais, o projecto relativo ao controlo de movimentos transfronteiriço de resíduos via marítima.

III. Objectivos do projecto IMPEL – TFS Seaport

O objectivo deste projecto é continuar a promover a melhoria do *enforcement* do Regulamento (CEE) n.º 259/93, do Conselho, de 1 de Fevereiro de 1993, relativo ao controlo e fiscalização das transferências de resíduos no interior, à entrada e à saída da União Europeia, e da Convenção de Basileia, através de uma melhor cooperação entre as diferentes autoridades europeias. Pretende-se alargar a rede europeia criada no 1º projecto, permitindo trocas de informação, desenvolvimento de acções conjuntas de inspecção e harmonização de procedimentos.

Este projecto prevê igualmente, a criação de uma rede de inspectores que intervêm na supervisão e no controlo dos movimentos transfronteiriços de resíduos via marítima, estimular e intensificar a cooperação das autoridades nacionais e internacionais e promover a troca de conhecimentos, experiências e boas práticas, numa forma contínua.

IV. Conclusões da 1ª conferência do projecto IMPEL – TFS Seaport

Esta conferência esteve estruturada em três partes distintas: uma primeira parte, referente ao 1º projecto TFS Seaport, uma segunda parte, referente à experiência dos vários países intervenientes nestas matérias e uma terceira parte, referente à discussão e acordo dos termos deste segundo projecto.

Em relação à primeira parte, foram apresentados de forma sucinta, os objectivos e conteúdos estabelecidos para o primeiro projecto, os resultados obtidos pelos vários países participantes, as dificuldades encontradas e as recomendações a serem tidas em consideração em futuras acções de inspecção. Estes aspectos foram posteriormente discutidos em subgrupos, de forma a que os novos países intervenientes e sem experiência nestas matérias, pudessem ter uma noção mais real dos procedimentos efectuados, das principais dificuldades encontradas, da forma como contornar essas situações e da importância atribuída a este projecto por parte dos países participantes.

Relativamente à segunda parte da conferência, foram apresentados as experiências de “enforcement” na regulação de movimento transfronteiriço de resíduos via marítima de Malta e da Suécia. Foi, igualmente apresentado e debatido, o “estado da arte” de cada país, e as diferenças de actuação em termos de controlo do movimento transfronteiriço de resíduos via marítima.

No que diz respeito à terceira parte, foi apresentado e explicado o manual de apoio a este projecto e foram discutidos e acordados os objectivos, o planeamento e os termos deste segundo projecto. Foi igualmente realçada, a importância em harmonizar procedimentos e o modo como este projecto pode contribuir para atingir esse objectivo. Os principais compromissos assumidos e as principais conclusões foram, resumidamente, os seguintes:

- Cada país tentar, na medida do possível, seguir o manual “IMPEL – TFS Seaport project II – “enforcement of EC Regulation 259/93 in European seaports”, desenvolvido pelo coordenador do projecto e adaptá-lo ao seu caso específico;
- Aplicar os formulários para os relatórios das inspecções desenvolvidas;
- Aprovação, por parte de todos os países, do planeamento para este projecto (descrito no ponto V.);
- Cada país, realizar pelo menos, uma inspecção antes da reunião intermédia de Abril de 2005;
- As inspecções a desenvolver podem ser de três tipos: inspecções documentais (documentos da alfândega), inspecções de tráfego e inspecções físicas aos contentores;
- Todos os países deverão focar, preferencialmente, as inspecções para os países que não são membros da OCDE, para o caso de exportação de resíduos, e para os países que aderiram recentemente à União Europeia, para o caso das importações de resíduos;
- Deverá ser dada especial atenção aos seguintes tipos de resíduos: resíduos electrónicos, cabos eléctricos, monitores de computadores, veículos em fim de vida, pneus usados e partes de motores;
- A fase operacional do projecto deverá ocorrer entre Outubro de 2004 e Fevereiro de 2006;

- Na semana de 7 a 11 de Março irão realizar-se inspecções simultâneas. Todos os países participantes no projecto irão realizar pelo menos uma inspecção, durante esta semana.
- Foi realçada a importância de adesão a este projecto e de realização de inspecções, nomeadamente dos países sem experiência nesta área, porque:
 - é uma forma de estimular a cooperação e intensificar o contacto entre as diferentes autoridades nacionais;
 - é uma forma de obter informações sobre as companhias que lidam com os resíduos e com o seu transporte;
 - é uma forma de trocar informações e experiências entre as várias autoridades e estabelecer procedimentos futuros que evitem movimentos ilegais de resíduos;
 - é uma forma de conhecer realmente, o “estado de arte” de cada país, em termos de controlo de movimento transfronteiriço de resíduos via marítima.

V. Planeamento do projecto IMPEL – TFS Seaport

Estão previstas as seguintes acções a desenvolver no âmbito deste segundo projecto:

- Setembro de 2004: Início do projecto com a 1ª conferência sobre “Controlo de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Via Marítima”, em Riga, Letónia (acção já realizada);
- Outubro de 2004 – Fevereiro de 2006: Fase operacional do projecto. Período para realização de inspecções. Dependendo da experiência que cada país tem no controlo de movimentos transfronteiriços de resíduos via marítima e do planeamento das suas próprias acções de inspecções, definiu-se este período, como a fase operacional do projecto, ou seja, a fase para a realização de inspecções, pelo que compete a cada país definir o número de inspecções a realizar e o período em que irá realizá-las;
- Janeiro de 2005 – Inspeções conjuntas em Roterdão. Alguns países da comunidade (Eslovénia, Espanha, Irlanda, Polónia, Portugal e Malta) demonstraram interesse

em acompanhar inspectores de outros países com experiência neste tipo de inspecções. Foi decidido a realização de acções de inspecção conjuntas em Roterdão, Holanda, com os inspectores da “Waste Enforcement Division” da Região Sudoeste da Inspecção de Ambiente Holandesa, uma vez, que esta equipa já conta com uma experiência de 10 anos, a trabalhar na área de controlo de resíduos. O objectivo principal destas acções conjuntas de inspecção, é a transmissão de conhecimentos, procedimentos e melhores práticas, por parte dos países com experiência aos países sem experiência, na área de controlo de resíduos (acção já realizada);

- Fevereiro de 2005 – Preparação das inspecções a realizar na semana de 7 a 11 de Março. Estabelecimento dos contactos entre as várias entidades competentes e intervenientes (quando for o caso disso), definição de procedimentos a adoptar e clarificação e atribuição de responsabilidades (no caso de não estarem claramente definidas);
- 7 a 11 de Março de 2005 – Semana prevista para realização de inspecções simultâneas, em todos os países intervenientes no projecto;
- Início de Abril de 2005 – Envio para o coordenador do projecto, a Inspecção de Ambiente Holandesa, dos relatórios sobre as inspecções realizadas durante a semana de 7 a 11 de Março, em todos os países intervenientes.
- 17 e 18 de Abril de 2005 – 2ª Conferência do projecto IMPEL – TFS Seaport, em Estocolmo, Suécia. Esta segunda conferência, ou conferência intermédia, tem como principal objectivo a apresentação, discussão e avaliação dos resultados obtidos e das principais dificuldades encontradas nas inspecções levadas a cabo por cada país interveniente;
- Junho 2005 – Apresentação do relatório de progresso referente ao “Controlo de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Via Marítima”;
- Março de 2006 – Conferência final do projecto IMPEL – TFS Seaport, com local de realização ainda por definir;
- Junho de 2006 – Apresentação do relatório final referente ao 2º Projecto IMPEL relativo a “Controlo de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Via Marítima”.

VI. “Output” das acções de inspecção conjuntas realizadas nos dias 19, 20 e 21 de Janeiro, em Roterdão, Holanda

De acordo com o estabelecido no planeamento para este projecto, a “Waste Enforcement Division” da Região Sudoeste da Inspeção de Ambiente Holandesa, planeou o programa de inspecções conjuntas, tendo em consideração que nos países dos inspectores convidados, não existe tradição, no controlo de movimentos transfronteiriços de resíduos via marítima. Deste modo, foram explicados os vários procedimentos adoptados e existentes entre as várias autoridades intervenientes e foram realizadas os três tipos de inspecções distintas. Assim, foram realizadas inspecções documentais (aos documentos da alfândega), inspecções físicas aos contentores e inspecções de tráfego.

Descreve-se de uma forma sucinta, o modo como foram efectuadas as várias inspecções:

- *Inspeções físicas aos contentores*

Inspeccionaram-se dois contentores que se encontravam num dos terminais do Porto de Roterdão e que iriam ser exportados para a China. Estes dois contentores pertenciam a um carregamento de 60 contentores que continham supostamente, resíduos de papel e cartão, estando 20 no Porto de Roterdão e os restantes espalhados por outras regiões da Holanda e Bélgica.

Esta inspecção foi precedida por uma inspecção documental levada a cabo pelos agentes alfandegários (dois dias antes). A inspecção aos documentos alfandegários levantou de imediato dúvidas nos agentes, devido ao país de destino, ao conteúdo da carga, ao motivo da exportação (reciclagem, neste caso) e ao percurso efectuado até ao Porto de Roterdão (O carregamento saiu de Inglaterra para a Bélgica via marítima e posteriormente saiu da Bélgica para vários portos da Holanda via terrestre, para aí sair novamente, por via marítima para a China). A Alfândega contactou a empresa de navegação, bloqueou os contentores no sistema (de forma a não terem autorização para saírem do porto) e solicitou a localização dos mesmos no porto, para poderem ser inspeccionados.

A Alfândega contactou a Inspeção de Ambiente Holandesa para efectuarem conjuntamente a inspecção aos contentores. Todos os contentores foram abertos, tendo-se verificado, que todos eles, continham uma mistura de resíduos domésticos (papel, cartão,

plásticos e metal), não correspondendo ao que tinha sido descrito no formulário (A signatária e os inspectores de Malta e Irlanda, apenas inspeccionaram dois dos contentores), sendo necessário nesta situação, procedimentos de exportação diferentes dos que foram utilizados. A decisão da Inspecção de Ambiente Holandesa, foi contactar as outras regiões onde se encontravam os restantes contentores, alertá-los para a situação e proceder à devolução destes resíduos para o país de origem, neste caso a Inglaterra.

- *Inspecções de tráfego*

As inspecções de tráfego foram realizadas à entrada do terminal portuário, pela alfândega e pela Inspecção de Ambiente Holandesa, de forma a controlar o movimento de resíduos a serem exportados. Todos os camiões que entravam, eram previamente inspeccionados pela alfândega (verificavam os documentos e a carga), que seleccionava os que transportavam resíduos e os encaminhava para os inspectores ambientais. Aqui são verificados cuidadosamente todos os documentos e é inspeccionada a carga de todos os camiões que transportam resíduos. A verificação do conteúdo da carga (dependendo se corresponder ao descrito nos formulários e se estiver conforme) determina a necessidade de uma posterior inspecção ao contentor mais pormenorizada. Nestes casos, é dada ordem à alfândega para bloquear este transporte de contentores, de modo a só poderem sair do terminal, quando estiver tudo conforme. Caso contrário, os camiões seguem o seu percurso normal.

- *Inspecções a documentos alfandegários*

Os agentes da alfândega verificam as declarações de exportação e seleccionam aquelas que são de resíduos ou que suspeitam que possam ser. Daqueles que foram seleccionados, verificam o conteúdo das declarações de exportação, a existência de toda a informação adicional necessária e os processos de notificação, quando assim é exigido. Todos os processos que possam levantar dúvidas (devido por exemplo, ao conteúdo da carga, à diferença entre o valor da factura e o valor real, ao país de destino, ao motivo de exportação e ao nome da companhia que exporta) são colocados de lado e é verificada a existência de emissão de manifesto para sair do porto. Em caso positivo, a probabilidade daquele carregamento já ter saído do porto é elevada, pelo que já há muito pouco a fazer. Em caso negativo, isto é, quando o manifesto ainda não tiver sido emitido, bloqueiam os contentores no sistema, comunicam à companhia de navegação para lhes transmitirem a localização dos contentores no porto e solicitam à inspecção ambiental holandesa para efectuarem conjuntamente inspecções físicas aos contentores.

Em termos globais, considera-se que os objectivos para as acções de inspecção conjuntas preparadas pela Inspeção Ambiental Holandesa, foram plenamente alcançados. Salienta-se, igualmente, a disponibilidade demonstrada pela equipa da Inspeção de Ambiente Holandesa.