

DIRECTIVA 2009/17/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 23 de Abril de 2009****que altera a Directiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾, tendo em conta o projecto comum aprovado em 3 de Fevereiro de 2009 pelo Comité de Conciliação,

Considerando o seguinte:

(1) Com a aprovação da Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾, a União Europeia reforçou a sua capacidade de prevenção de situações que constituem perigos para a segurança da vida humana no mar e para a protecção do meio marinho.

(2) Uma vez que a presente directiva diz respeito à alteração da Directiva 2002/59/CE, a maior parte das obrigações nela contidas não são aplicáveis aos Estados-Membros que não possuam costas marítimas nem portos marítimos. Por conseguinte, as únicas obrigações que são aplicáveis à Áustria, à República Checa, à Hungria, ao Luxemburgo ou à Eslováquia são as relativas aos navios que arvoem pavilhão desses Estados-Membros, sem prejuízo do dever de cooperação que os Estados-Membros têm no sentido de garantir a articulação entre os serviços de gestão do tráfego marítimo e os serviços de gestão do tráfego de outros modos de transporte, em especial os serviços de informação fluvial.

⁽¹⁾ JO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 25 de Abril de 2007 (JO C 74 E de 20.3.2008, p. 533), posição comum do Conselho de 6 de Junho de 2008 (JO C 184 E de 22.7.2008, p. 1), posição do Parlamento Europeu de 24 de Setembro de 2008 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de 26 de Fevereiro de 2009 e resolução legislativa do Parlamento Europeu de 11 de Março de 2009 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

(3) Nos termos da presente directiva, os Estados-Membros que são Estados costeiros deverão poder trocar as informações recolhidas no âmbito das funções de acompanhamento do tráfego marítimo que asseguram nas suas zonas de intervenção. O sistema comunitário de intercâmbio de informações marítimas «SafeSeaNet», desenvolvido pela Comissão de acordo com os Estados-Membros, compreende, por um lado, uma rede de intercâmbio de dados e, por outro, uma normalização das principais informações disponíveis sobre os navios e suas cargas (pré-avisos e notificações). Este sistema permite assim localizar na fonte e comunicar a qualquer autoridade informações exactas e actualizadas sobre os navios que navegam em águas europeias, sobre os seus movimentos e as suas cargas perigosas ou poluentes, bem como sobre acontecimentos de mar.

(4) Neste contexto, e a fim de garantir uma exploração operacional das informações assim recolhidas, é essencial que as infra-estruturas necessárias para a recolha e intercâmbio dos dados referidas na presente directiva sejam integradas no SafeSeaNet.

(5) Entre as informações notificadas e trocadas ao abrigo da Directiva 2002/59/CE, são de especial importância as relativas às características exactas das mercadorias perigosas ou poluentes transportadas por mar. Neste quadro, e tendo em conta os recentes acidentes marítimos, é necessário dotar as autoridades costeiras de um acesso mais fácil às informações sobre as características dos hidrocarbonetos transportados por mar, o que constitui um elemento essencial para a escolha das técnicas de combate mais adequadas, bem como assegurar-lhes, em caso de emergência, uma ligação directa com os operadores que têm melhor conhecimento dos produtos transportados.

(6) Os equipamentos de identificação automática de navios (AIS – Automatic Identification System), referidos na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1 de Novembro de 1974, permitem não só melhorar as possibilidades de acompanhamento desses navios como, sobretudo, melhorar a sua segurança em situações de navegação próxima. O AIS foi, para o efeito, integrado no dispositivo da Directiva 2002/59/CE. Face ao número importante de abaloamentos com navios de pesca que não foram manifestamente avistados pelos navios mercantes ou que não avistaram os navios mercantes em seu redor, é de toda a conveniência proceder a um alargamento dessa medida aos navios de pesca de comprimento superior a 15 metros. No quadro do Fundo Europeu das Pescas, pode ser prestada assistência financeira para a instalação em navios de pesca de

equipamentos de segurança como o AIS. A Organização Marítima Internacional (OMI) reconheceu que a publicação com fins comerciais, na Internet ou em qualquer outro local, de dados AIS transmitidos por navios poderia pôr em causa a segurança dos navios e das instalações portuárias, e solicitou aos governos dos países membros que, sem prejuízo das disposições das respectivas legislações nacionais, desencorajem todos aqueles que disponibilizam dados AIS para publicação na internet ou noutra local de levar a cabo tais práticas. Além disso, a confidencialidade das informações enviadas aos Estados-Membros nos termos da presente directiva deverá ser assegurada e os Estados-Membros deverão usar essas informações em conformidade com a presente directiva.

- (7) A obrigação de instalação de equipamento AIS deverá ser entendida como exigindo igualmente que o AIS seja mantido permanentemente em funcionamento, excepto se regras ou normas internacionais previrem a protecção das informações sobre navegação.
- (8) Um Estado-Membro que o solicite deverá poder obter informações de outro Estado-Membro acerca de um navio determinado e das mercadorias perigosas ou poluentes que esse navio transporte. Estas informações deverão estar disponíveis no SafeSeaNet e apenas deverão ser solicitadas por razões de segurança marítima, de segurança em geral ou de protecção do ambiente marinho. É, pois, essencial que a Comissão investigue eventuais problemas no domínio da segurança das redes e da informação.
- (9) A Directiva 2002/59/CE estabelece que os Estados-Membros devem tomar medidas especiais em relação aos navios que possam apresentar riscos devido ao seu comportamento ou ao seu estado. Por conseguinte, parece desejável acrescentar à lista desses navios os que não estejam cobertos por seguros ou garantias financeiras satisfatórios ou os que foram assinalados pelos pilotos ou autoridades portuárias como apresentando anomalias susceptíveis de comprometer a segurança da navegação ou de constituir um risco para o ambiente.
- (10) De acordo com a Directiva 2002/59/CE, afigura-se necessário, em relação aos riscos colocados por condições meteorológicas excepcionalmente desfavoráveis, ter em conta os perigos para a navegação decorrentes da formação de gelos. Em consequência, caso uma autoridade competente designada por um Estado-Membro considere, com base nas previsões sobre o regime de gelos fornecidas por um serviço de informação meteorológico qualificado, que as condições de navegação representam um risco grave para a segurança da vida humana ou um risco grave de poluição, convém que informe do facto os comandantes dos navios presentes na sua zona de interven-

ção ou que desejem entrar ou sair do porto ou portos situados na zona em questão. Neste contexto, é necessário que essa autoridade possa tomar medidas adequadas para assegurar a salvaguarda das vidas humanas no mar e a protecção do ambiente. Os Estados-Membros deverão também ter a possibilidade de verificar se a documentação exigida a bordo prova que o navio cumpre os requisitos de resistência e de potência correspondentes à situação do gelo na zona em questão.

- (11) A Directiva 2002/59/CE prevê que os Estados-Membros elaborem planos que permitam, caso a situação o exija, acolher nos seus portos ou em qualquer outra zona protegida, nas melhores condições possíveis, os navios que se encontrem em perigo, a fim de limitar as consequências dos acidentes marítimos. Porém, tendo em conta as directrizes relativas aos locais de refúgio para os navios que precisem de assistência, anexas à Resolução A.949(23) da Organização Marítima Internacional, de 13 de Dezembro de 2003 [«Resolução A.949(23) da OMI»], que foram aprovadas posteriormente à Directiva 2002/59/CE e que se referem aos navios que precisem de assistência, mais do que a navios em perigo, essa directiva deverá ser alterada em conformidade. A presente directiva não afecta as normas aplicáveis às operações de resgate, como as estabelecidas na Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos, quando estiver em jogo a segurança de vidas humanas.
- (12) A título preventivo para os navios que precisem de assistência, nos termos da Resolução A.949(23) da OMI, deverão ser designadas uma ou mais autoridades competentes que tomem decisões que minimizem os riscos para a segurança marítima, para a segurança das vidas humanas e para o ambiente.
- (13) Com base na Resolução A.949(23) da OMI e na sequência dos trabalhos realizados em cooperação entre a Comissão, a Agência Europeia da Segurança Marítima (a «Agência») e os Estados-Membros, afigura-se necessário precisar as disposições essenciais que os planos para o acolhimento de navios que precisam de assistência deverão conter, a fim de assegurar uma aplicação harmonizada e eficaz desta medida e de clarificar o âmbito das obrigações que incumbem aos Estados-Membros.
- (14) A Resolução A.949(23) da OMI deve constituir a base dos planos a preparar pelos Estados-Membros para responder com eficácia aos perigos provocados por navios que precisem de assistência. Todavia, ao avaliar os riscos associados a esses perigos, os Estados-Membros podem, atendendo às suas circunstâncias especiais, ponderar outros factores, tais como o uso da água do mar para a produção de água potável e para a produção de electricidade.

- (15) Os marítimos são reconhecidos como uma categoria de trabalhadores especial e, devido ao carácter global do sector dos transportes marítimos e às diferentes jurisdições com as quais poderão ter que contactar, necessitam de uma protecção especial, em particular nos contactos com as autoridades oficiais. No interesse do reforço da segurança marítima, os marítimos deverão poder contar com um tratamento justo em caso de acidente marítimo. Os seus direitos humanos e a sua dignidade deverão ser permanentemente preservados e qualquer investigação de segurança deverá ser conduzida de maneira justa e expedita. Para esse efeito, os Estados-Membros deverão, em conformidade com a sua legislação nacional, ter igualmente em conta as disposições aplicáveis das Directrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo.
- (16) Quando um navio precisa de assistência, pode ser necessário tomar uma decisão quanto ao acolhimento desse navio num local de refúgio. Tal é particularmente importante quando se verifique uma situação susceptível de dar origem a um naufrágio ou de representar um perigo para o ambiente ou para a navegação. Em qualquer desses casos, deve ser possível recorrer a uma autoridade num Estado-Membro, conforme a estrutura interna desse Estado-Membro, dotada dos conhecimentos e competências requeridos para tomar decisões independentes no que se refere a acolher um navio num local de refúgio. É ainda importante que a decisão seja tomada após uma avaliação prévia da situação, com base nas informações constantes do plano pertinente para o acolhimento de navios num local de refúgio. É desejável que as autoridades competentes tenham carácter permanente.
- (17) Os planos para o acolhimento de navios que precisam de assistência deverão descrever com precisão o processo de decisão relativo ao alerta e ao tratamento das situações em causa. As autoridades em questão e as suas atribuições deverão ser descritas claramente, bem como os meios de comunicação entre os interessados directos em causa. Os procedimentos aplicáveis deverão garantir uma tomada de decisão rápida, com base em conhecimentos marítimos específicos e em informações adequadas à disposição da autoridade competente.
- (18) Os portos que acolham um navio deverão poder contar com uma rápida indemnização pelos custos e eventuais danos associados à operação. Para esse efeito, é importante aplicar as convenções internacionais relevantes. Os Estados-Membros deverão esforçar-se por criar um quadro legal ao abrigo do qual possam, em circunstâncias excepcionais e em conformidade com a legislação comunitária, indemnizar um porto ou outra entidade pelos custos e prejuízos económicos sofridos como consequência do acolhimento de um navio. Além disso, a Comissão deverá examinar os mecanismos existentes nos Estados-Membros para a compensação de possíveis prejuízos económicos sofridos por um porto ou por um organismo e, com base nesse exame, deverá apresentar e avaliar diferentes opções políticas.
- (19) Convém igualmente que os Estados-Membros, aquando da elaboração desses planos, recolham informações acerca dos potenciais locais de refúgio no litoral, para que, em caso de acidente ou incidente marítimo, a autoridade competente possa identificar clara e rapidamente as zonas mais adequadas para acolher os navios que precisam de assistência. Essas informações deverão conter, nomeadamente, uma descrição das características dos locais considerados e dos equipamentos e instalações disponíveis para facilitar o acolhimento dos navios que precisam de assistência ou o combate às consequências de um acidente ou poluição.
- (20) É importante que a lista das autoridades competentes responsáveis pela decisão de acolhimento de um navio num local de refúgio, bem como das autoridades responsáveis pela recepção e tratamento dos alertas, seja objecto de uma publicação adequada. Pode revelar-se igualmente útil que os participantes numa operação de assistência marítima, incluindo as companhias de assistência e reboque e as autoridades dos Estados-Membros vizinhos susceptíveis de serem afectados por uma situação de perigo no mar tenham acesso às informações pertinentes.
- (21) A inexistência de seguro financeiro não dispensa um Estado-Membro da obrigação de proceder a uma avaliação prévia e de decidir se acolhe o navio num local de refúgio. Embora as autoridades competentes possam verificar se o navio está coberto por um seguro ou por outra garantia financeira eficaz que permita uma indemnização adequada das despesas e danos ligados ao seu acolhimento num local de refúgio, o pedido destas informações não deve atrasar a operação de salvamento.
- (22) As medidas de acompanhamento e de organização do tráfego marítimo têm por função específica permitir aos Estados-Membros obter um real conhecimento dos navios que operam nas águas sob a sua jurisdição e, por conseguinte, prevenir os riscos potenciais, se necessário. Neste contexto, a partilha de informações permite melhorar a qualidade dos dados recolhidos e facilita o seu tratamento.
- (23) Conforme estabelecido na Directiva 2002/59/CE, os Estados-Membros e a Comissão realizaram progressos importantes em matéria de harmonização do intercâmbio de dados por via electrónica, em especial no que diz respeito ao transporte de mercadorias perigosas ou poluentes. O SafeSeaNet, desenvolvido desde 2002, deverá ser agora instituído como a rede de referência a nível comunitário. O SafeSeaNet deverá procurar reduzir os encargos administrativos e financeiros para a indústria e para os Estados-Membros. Deverá procurar também facilitar a aplicação uniforme, se for caso disso, das regras internacionais de informação e notificação.

- (24) Os progressos realizados no domínio das novas tecnologias e, nomeadamente, das suas aplicações espaciais, como os dispositivos de acompanhamento dos navios por balizas, os sistemas de imagiologia ou ainda o sistema mundial de navegação por satélite (GNSS), permitem hoje alargar a vigilância do tráfego marítimo para o largo e, desse modo, cobrir melhor as águas europeias, inclusive através dos sistemas de localização e identificação de longo alcance (LRIT). A fim de garantir a plena integração dessas ferramentas no dispositivo de acompanhamento e informação do tráfego marítimo criado pela Directiva 2002/59/CE, é necessário que estes trabalhos possam ser objecto de plena cooperação comunitária.
- (25) A fim de permitir uma redução dos custos e de evitar a instalação desnecessária de equipamentos a bordo dos navios que navegam em zonas marítimas cobertas pelas estações fixas do AIS, os Estados-Membros e a Comissão deverão cooperar para definir os requisitos relativos à instalação de equipamento para a transmissão de informações LRIT e propor à OMI as medidas que considerem adequadas.
- (26) A publicação dos dados AIS e LRIT transmitidos pelos navios não deverá pôr em perigo a segurança marítima, a segurança em geral ou a protecção do ambiente.
- (27) A fim de garantir uma exploração óptima e harmonizada a nível comunitário das informações recolhidas ao abrigo da Directiva 2002/59/CE relativa à segurança marítima, a Comissão deverá poder assegurar, se necessário, o tratamento, a utilização e a difusão dessas informações junto das autoridades designadas pelos Estados-Membros.
- (28) Neste contexto, o desenvolvimento do sistema «Equasis» demonstrou a importância da promoção de uma cultura de segurança marítima, nomeadamente junto dos operadores do sector dos transportes marítimos. A Comissão deverá poder contribuir para a difusão, nomeadamente através do referido sistema, de quaisquer informações relativas à segurança marítima.
- (29) O Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Novembro de 2002, que estabelece um Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) ⁽¹⁾, centraliza as tarefas dos comités criados no âmbito da legislação comunitária pertinente em matéria de segurança marítima, de prevenção da poluição por navios e de protecção das condições de vida e de trabalho a bordo. Consequentemente, é conveniente substituir o comité existente pelo COSS.
- (30) Deverão igualmente ser tidas em conta as alterações dos instrumentos internacionais referidos.
- (31) As medidas necessárias à execução da presente directiva deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽²⁾.
- (32) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para alterar a Directiva 2002/59/CE a fim de aplicar as alterações ulteriores das convenções internacionais, dos protocolos, dos códigos e das resoluções que lhe digam respeito. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais dessa directiva, nomeadamente completando-a mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (33) Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, que estabelece a Agência Europeia da Segurança Marítima ⁽³⁾, a Agência deve prestar a assistência necessária à Comissão e aos Estados-Membros para a aplicação da Directiva 2002/59/CE.
- (34) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar melhor» ⁽⁴⁾, os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.
- (35) A Directiva 2002/59/CE deverá, pois, ser alterada em conformidade,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Alterações

A Directiva 2002/59/CE é alterada do seguinte modo:

1. O n.º 2 do artigo 2.º é alterado como se segue:

a) O próemio passa a ter a seguinte redacção:

«A presente directiva não se aplica, salvo disposição em contrário, a»;

⁽²⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

⁽⁴⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

⁽¹⁾ JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

b) A alínea c) passa a ter a seguinte redacção:

«c) Bancas em navios com arqueação bruta inferior a 1 000, provisões de bordo e equipamentos para uso a bordo de todos os navios.».

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

a) A alínea a) é alterada do seguinte modo:

i) o próémio passa a ter a seguinte redacção:

«Instrumentos internacionais pertinentes»: os seguintes instrumentos, na sua versão actualizada:»,

ii) são aditados os seguintes travessões:

— «Resolução A.917(22) da OMI», a Resolução 917(22) da Organização Marítima Internacional intitulada “Guidelines for the onboard use of AIS”, com a redacção que lhe foi dada pela Resolução A.956(23) da OMI,

— “Resolução A.949(23) da OMI”, a Resolução 949(23) da Organização Marítima Internacional intitulada “Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance”,

— “Resolução A.950(23) da OMI”, a Resolução 950(23) da Organização Marítima Internacional intitulada “Maritime assistance services (MAS)”,

— “Directrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo”, as Directrizes anexas à Resolução LEG. 3(91) do Comité Jurídico da OMI, de 27 de Abril de 2006, tal como aprovadas pelo Conselho de Administração da OIT na sua 296.ª sessão, de 12 a 16 de Junho de 2006;»;

b) A alínea k) passa a ter a seguinte redacção:

«k) “Autoridades competentes”, as autoridades e organizações designadas pelos Estados-Membros para exercer as funções previstas na presente directiva.»;

c) São aditadas as seguintes alíneas:

«s) “SafeSeaNet”, o sistema comunitário de intercâmbio de informações marítimas desenvolvido pela Comissão em cooperação com os Estados-Membros, a fim de assegurar a aplicação da legislação comunitária;

t) “Serviço programado”, uma série de viagens organizada de forma a assegurar o tráfego entre dois ou mais portos, quer de acordo com um horário público, quer com uma regularidade ou frequência tal que constitua uma série manifestamente sistemática;

u) “Navio de pesca”, qualquer navio equipado para exercer a exploração comercial dos recursos aquáticos vivos;

v) “Navio que precisa de assistência”, sem prejuízo das normas da Convenção SAR relativas ao resgate de pessoas, um navio numa situação que possa causar a sua perda ou representar um perigo para o ambiente ou para a navegação.

w) “LRIT”, um sistema de identificação e seguimento de navios de longo alcance, em conformidade com a Regra 19-1 do capítulo V da Convenção SOLAS.».

3. São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 6.º-A

Utilização de sistemas de identificação automática (AIS) em navios de pesca

Qualquer navio de pesca com comprimento de fora a fora superior a 15 metros que arvore pavilhão de um Estado-Membro e esteja registado na Comunidade, ou que opere nas águas interiores ou nas águas territoriais de um Estado-Membro, ou que desembarque as capturas no porto de um Estado-Membro, deve estar equipado, de acordo com o calendário estabelecido no ponto I.3 do anexo II, com um AIS (Classe A) que satisfaça as normas de desempenho da OMI.

Os navios equipados com um AIS devem manter esse sistema operacional a qualquer momento. Em circunstâncias excepcionais, o AIS pode ser desligado sempre que o comandante o considerar necessário para a segurança do seu navio.

Artigo 6.º-B

Utilização de sistemas de identificação e seguimento de longo alcance de navios (LRIT)

1. Os navios aos quais se aplicam a Regra 19-1 do capítulo V da Convenção SOLAS e as normas de desempenho e os requisitos de funcionamento aprovados pela OMI devem estar equipados com um sistema LRIT conforme com a referida regra quando escalem um porto de um Estado-Membro.

Os Estados-Membros e a Comissão devem cooperar para definir os requisitos relativos à instalação de equipamento para a transmissão de informações LRIT a bordo dos navios que naveguem em águas cobertas por estações fixas AIS dos Estados-Membros, e propor à OMI as medidas que considerem adequadas.

2. A Comissão deve cooperar com os Estados-Membros com vista à criação de um Centro Europeu de Dados LRIT incumbido de processar informações para a identificação e o seguimento de longo alcance de navios.»

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

«Artigo 12.º

Obrigações de informação respeitante ao transporte de mercadorias perigosas

1. As mercadorias perigosas ou poluentes só podem ser entregues para transporte ou embarcadas num navio, seja qual for a dimensão deste, num porto de um Estado-Membro, se o comandante ou o operador tiverem, antes da aceitação das mercadorias a bordo, recebido uma declaração com as seguintes informações:

- a) As informações enumeradas no ponto 2 do anexo I;
- b) Relativamente às substâncias referidas no anexo I da Convenção MARPOL, a ficha de dados de segurança que discrimina as características físico-químicas dos produtos, incluindo, se for caso disso, a viscosidade expressa em cSt a 50 °C e a densidade a 15 °C, bem como os restantes dados contidos na ficha de dados de segurança, em conformidade com a Resolução MSC.150(77) da OMI;
- c) Os dados para chamada urgente do carregador ou de qualquer outra pessoa ou organismo que esteja na posse das informações sobre as características físico-químicas dos produtos e sobre as medidas a tomar em caso de emergência.

2. Os navios provenientes de um porto situado fora da Comunidade que escalem um porto de um Estado-Membro e que transportem mercadorias perigosas ou poluentes devem estar na posse de uma declaração, fornecida pelo carregador, que contenha as informações exigidas nas alíneas a), b) e c) do n.º 1.

3. É da competência e da responsabilidade do carregador fornecer ao comandante ou ao operador essa declaração e garantir que a carga entregue para transporte corresponde efectivamente à declarada em conformidade com o n.º 1.»

5. No segundo parágrafo do artigo 14.º, a alínea c) passa ter a seguinte redacção:

«c) Mediante pedido, através do SafeSeaNet, e se tal for necessário por razões de segurança marítima, de segurança em geral ou de protecção do ambiente marinho, os Estados-Membros devem poder transmitir sem demora informações relativas ao navio e à carga perigosa

ou poluente a bordo às autoridades nacionais e locais competentes dos outros Estados-Membros.»

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

«Artigo 15.º

Isenções

1. Os Estados-Membros podem dispensar os serviços programados efectuados entre portos situados no seu território das obrigações previstas nos artigos 4.º e 13.º, desde que estejam preenchidas as seguintes condições:

- a) A companhia que explora os referidos serviços programados mantém uma lista actualizada dos navios em causa, que transmite à autoridade competente interessada;
- b) Para cada viagem efectuada, as informações a que se referem os pontos 1 ou 3, conforme o caso, do anexo I são colocadas à disposição da autoridade competente, a pedido desta. A companhia deve instalar um sistema interno que garanta, 24 horas por dia, a transmissão dessas informações, sem demora e por via electrónica, à autoridade competente que as tenha solicitado, nos termos do n.º 1 do artigo 4.º ou do n.º 4 do artigo 13.º, conforme o caso;
- c) Qualquer mudança da hora estimada de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotagem igual ou superior a três horas é notificada ao porto de destino ou à autoridade competente, nos termos do artigo 4.º ou do artigo 13.º, conforme o caso;
- d) As isenções só são concedidas a determinados navios relativamente a um serviço específico.

Para efeitos do primeiro parágrafo, um serviço só pode ser considerado um serviço programado se se destinar a ser operado pelo menos durante um mês.

As isenções das obrigações previstas nos artigos 4.º e 13.º são limitadas às viagens de duração programada máxima de 12 horas.

2. Sempre que um serviço programado internacional seja operado entre dois ou mais Estados, dos quais pelo menos um seja um Estado-Membro, qualquer dos Estados-Membros envolvidos pode solicitar aos outros Estados-Membros a concessão de uma isenção para esse serviço. Todos os Estados-Membros envolvidos, incluindo os Estados costeiros em questão, devem colaborar para conceder a isenção ao serviço em causa, em conformidade com as condições previstas no n.º 1.

3. Os Estados-Membros verificam regularmente se as condições previstas nos n.ºs 1 e 2 se encontram preenchidas. Se uma dessas condições, pelo menos, deixar de estar preenchida, os Estados-Membros retiram imediatamente a isenção à companhia em causa.

4. Os Estados-Membros transmitem à Comissão a lista das companhias e dos navios dispensados nos termos do presente artigo, bem como as eventuais actualizações dessa lista.»

7. Ao n.º 1 do artigo 16.º são aditadas as seguintes alíneas:

d) Navios que não possuam certificados de seguro nem garantias financeiras, nos termos da legislação comunitária e das normas internacionais, ou que não os tenham notificado;

e) Navios assinalados, pelos pilotos ou pelas autoridades portuárias, como tendo anomalias susceptíveis de comprometer a segurança da navegação ou de constituir um risco para o ambiente.»

8. É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 18.º-A

Medidas em caso de riscos devidos ao estado do gelo

1. Sempre que, tendo em conta o estado do gelo, as autoridades competentes considerem que existe um risco grave para a salvaguarda da vida humana no mar ou para a protecção das suas zonas marítimas ou costeiras ou das zonas marítimas ou costeiras de outros Estados:

a) Devem dar aos comandantes dos navios que se encontrem na sua zona de intervenção ou que desejem entrar num dos seus portos ou deles sair informações adequadas sobre o estado dos gelos, sobre as rotas recomendadas e sobre os serviços de quebra-gelos na sua zona de intervenção;

b) Podem exigir, sem prejuízo do dever de assistência a navios que precisem de assistência e de outras obrigações decorrentes de normas internacionais pertinentes, que os navios que se encontrem na zona em causa e que desejem entrar num porto ou terminal ou dele sair, ou ainda sair de uma zona de fundeadouro, provem documentalmente que cumprem os requisitos de resistência e

potência correspondentes ao estado do gelo na zona em causa.

2. As medidas tomadas para efeitos do n.º 1 devem basear-se, quanto aos dados relativos ao estado do gelo, nas previsões das condições meteorológicas e de gelo fornecidas por um serviço de informação meteorológica qualificado, reconhecido pelo Estado-Membro.»

9. O artigo 19.º é alterado como se segue:

a) Ao n.º 2 é aditado o seguinte parágrafo:

«Para esse efeito, devem transmitir às autoridades nacionais competentes, a pedido destas, as informações referidas no artigo 12.º.»;

b) É aditado o seguinte número:

«4. Nos termos do respectivo direito nacional, os Estados-Membros devem ter em conta as disposições aplicáveis das Directrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo em águas sob a sua jurisdição.»

10. O artigo 20.º passa ter a seguinte redacção:

«Artigo 20.º

Autoridade com competência para o acolhimento de navios que precisem de assistência

1. Os Estados-Membros designam uma ou mais autoridades competentes que disponham dos conhecimentos necessários e dos poderes para tomar, no momento da operação de salvamento, decisões independentes por iniciativa própria sobre o acolhimento de navios que precisem de assistência.

2. A autoridade ou autoridades a que se refere o n.º 1 podem tomar, de acordo com as circunstâncias e em especial em caso de ameaça à segurança marítima e à protecção do ambiente, qualquer uma das medidas contempladas na lista não exaustiva do anexo IV.

3. A autoridade ou autoridades a que se refere o n.º 1 devem reunir-se periodicamente para proceder ao intercâmbio de conhecimentos e para melhorar as medidas tomadas ao abrigo do presente artigo. Podem reunir-se a qualquer momento, devido a circunstâncias específicas.»

11. São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 20.^o-A

Planos para o acolhimento de navios que precisem de assistência

1. Os Estados-Membros devem elaborar planos para o acolhimento de navios para responder aos riscos criados pelos navios que precisem de assistência nas águas sob a sua jurisdição, incluindo, se for caso disso, os riscos para as vidas humanas e para o ambiente. A autoridade ou autoridades referidas no n.º 1 do artigo 20.^o participam na elaboração e na execução desses planos.

2. Os planos referidos no n.º 1 são elaborados após consulta às partes interessadas, com base nas Resoluções A.949(23) e A.950(23) da OMI, e devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:

- a) Identidade da autoridade ou autoridades responsáveis pela recepção e tratamento dos alertas;
- b) Identidade da autoridade competente pela avaliação da situação e pela tomada de decisão sobre a aceitação ou recusa de um navio que precise de assistência no local de refúgio determinado;
- c) Informações sobre a linha de costa dos Estados-Membros e todos os elementos que facilitem uma avaliação prévia e uma decisão rápida quanto ao local de refúgio para um navio, designadamente a descrição dos factores ambientais, económicos e sociais e das condições naturais;
- d) Procedimentos de avaliação relativos à aceitação ou recusa de um navio que precise de assistência num local de refúgio;
- e) Meios e estruturas adequados de assistência, socorro e combate à poluição;
- f) Procedimentos relativos à coordenação e tomada de decisão internacionais;
- g) Procedimentos em matéria de garantias financeiras e de responsabilidade aplicáveis aos navios acolhidos num local de refúgio.

3. Os Estados-Membros publicam o nome e o endereço de contacto da autoridade ou autoridades referidas no n.º 1 do artigo 20.^o e das autoridades nomeadas para receber e tratar os alertas.

Os Estados-Membros comunicam aos Estados-Membros vizinhos, a pedido destes, as informações pertinentes relativas aos planos.

Ao aplicarem os procedimentos previstos nos planos para o acolhimento de navios que precisem de assistência, os Estados-Membros devem certificar-se de que as informações relevantes são colocadas à disposição das entidades que participam nas operações.

Se os Estados-Membros assim o solicitarem, as entidades que receberem informações em conformidade com o segundo e o terceiro parágrafos ficam sujeitas a uma obrigação de confidencialidade.

4. Até 30 de Novembro de 2010, os Estados-Membros informam a Comissão das medidas tomadas em aplicação do disposto no presente artigo.

Artigo 20.^o-B

Decisão sobre o acolhimento de navios

A autoridade ou autoridades referidas no n.º 1 do artigo 20.^o decidem da aceitação de um navio num local de refúgio após uma avaliação prévia da situação, efectuada com base nos planos referidos no artigo 20.^o-A. A autoridade ou autoridades asseguram que os navios sejam aceites num local de refúgio se considerarem que esse acolhimento é a medida mais adequada para a protecção de vidas humanas e do ambiente.

Artigo 20.^o-C

Garantia financeira e indemnização

1. A falta de certificado de seguro na acepção do artigo 6.^o da Directiva 2009/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários de navios para os sinistros marítimos (*), não dispensa os Estados-Membros da avaliação prévia e da decisão a que se refere o artigo 20.^o-B, e, por si só, não é razão suficiente para que um Estado-Membro se recuse a acolher um navio num local de refúgio.

2. Sem prejuízo do n.º 1, ao acolherem um navio num local de refúgio, os Estados-Membros podem exigir que o operador, o agente ou o comandante apresentem um certificado de seguro na acepção do artigo 6.^o da Directiva 2009/20/CE. O pedido de apresentação deste certificado não pode provocar atrasos no acolhimento do navio.

*Artigo 20.º-D***Exame da Comissão**

A Comissão examina os mecanismos existentes nos Estados-Membros para a compensação de possíveis prejuízos económicos sofridos por um porto ou por um organismo em consequência de uma decisão tomada em conformidade com o n.º 1 do artigo 20.º Com base nesse exame, a Comissão apresenta e avalia diferentes opções políticas. Até 31 de Dezembro de 2011, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho com os resultados do exame.

(*) JO L 131 de 28.5.2009, p. 128.

12. É inserido o seguinte artigo:

*«Artigo 22.º-A***SafeSeaNet**

1. Os Estados-Membros criam sistemas de gestão das informações marítimas, a nível nacional ou local, a fim de assegurar o tratamento das informações referidas na presente directiva.

2. Os sistemas criados ao abrigo do n.º 1 devem permitir uma exploração operacional das informações recolhidas e preencher, nomeadamente, as condições enunciadas no artigo 14.º

3. A fim de garantir o intercâmbio efectivo das informações referidas na presente directiva, os Estados-Membros devem certificar-se de que os sistemas nacionais ou locais criados para a recolha, tratamento e conservação das referidas informações podem ser interligados com o SafeSeaNet. A Comissão deve assegurar que o SafeSeaNet esteja operacional 24 horas por dia. A descrição e os princípios do SafeSeaNet constam do anexo III.

4. Sem prejuízo do disposto no n.º 3, no caso de agirem no âmbito de acordos intracomunitários ou no quadro de projectos transfronteiriços, inter-regionais ou transnacionais na Comunidade, os Estados-Membros devem garantir que os sistemas ou redes de informação desenvolvidos respeitem os requisitos da presente directiva e sejam compatíveis e estejam ligados ao SafeSeaNet.».

13. O artigo 23.º é alterado do seguinte modo:

a) A alínea c) passa a ter a seguinte redacção:

«c) Alargar a cobertura do sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de

navios e/ou actualizá-lo, com vista a uma melhor identificação e acompanhamento dos navios, tendo em consideração a evolução registada em matéria de tecnologias da informação e das comunicações. Para esse fim, os Estados-Membros e a Comissão devem cooperar para a criação, quando necessário, de sistemas de informação obrigatória, de serviços obrigatórios de tráfego marítimo e de sistemas adequados de organização do tráfego, a apresentar à OMI para aprovação. Devem igualmente cooperar, no âmbito das instâncias regionais ou internacionais em causa, no desenvolvimento de dispositivos de acompanhamento do tráfego e de vigilância marítima de longo alcance;»;

b) É aditada a seguinte alínea:

«e) Assegurar a interconexão e a interoperabilidade dos sistemas nacionais utilizados para gerir as informações especificadas no anexo I e desenvolver e actualizar o sistema SafeSeaNet.».

14. É inserido o seguinte artigo:

*«Artigo 23.º-A***Tratamento e gestão de informações de segurança marítima**

1. A Comissão assegura, se necessário, o tratamento, a utilização e a difusão junto das autoridades designadas pelos Estados-Membros das informações recolhidas ao abrigo da presente directiva.

2. Quando necessário, a Comissão deve contribuir para o desenvolvimento e funcionamento de sistemas de recolha e difusão de dados relativos à segurança marítima, nomeadamente através do sistema "Equasis" ou de qualquer outro sistema de carácter público equivalente.».

15. O artigo 24.º passa a ter a seguinte redacção:

*«Artigo 24.º***Confidencialidade das informações**

1. Os Estados-Membros tomam, de acordo com a legislação comunitária ou nacional, as medidas necessárias para assegurar a confidencialidade das informações que lhes forem transmitidas nos termos da presente directiva, e só usam essas informações nos termos da mesma.

2. A Comissão deve investigar eventuais problemas de segurança das redes e das informações e propor alterações adequadas ao anexo III para melhorar a segurança das redes.».

16. Os artigos 27.º e 28.º passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 27.º

Alterações

1. As referências a instrumentos da Comunidade e da OMI constantes da presente directiva, as definições constantes do artigo 3.º da mesma e os anexos da presente directiva podem ser alterados a fim de serem alinhados pela legislação comunitária ou internacional que tenha sido aprovada ou alterada ou que tenha entrado em vigor, desde que dessas alterações não resulte um alargamento do âmbito de aplicação da presente directiva.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 28.º

2. Os anexos I, III e IV podem ser alterados à luz da experiência adquirida com a aplicação da presente directiva, desde que dessas alterações não resulte um alargamento do âmbito de aplicação da presente directiva.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 28.º

Artigo 28.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), criado pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho (*).

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

(*) JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.»

17. No ponto 4 do anexo I, o travessão X passa a ter a seguinte redacção:

«— X. Informações diversas:

— características e quantidade estimada do combustível de bancas para navios de arqueação bruta superior a 1 000,

— condições de navegação.».

18. À parte I do anexo II é aditado o seguinte ponto:

«3. Navios de pesca

Os navios de pesca com comprimento de fora a fora superior a 15 metros estão sujeitos à obrigação de instalação e utilização do equipamento prevista no artigo 6.º-A, de acordo com o seguinte calendário:

— navios de pesca com comprimento de fora a fora igual ou superior a 24 metros e inferior a 45 metros: até 31 de Maio de 2012,

— navios de pesca com comprimento de fora a fora igual ou superior a 18 metros e inferior a 24 metros: até 31 de Maio de 2013,

— navios de pesca com comprimento de fora a fora superior a 15 metros e inferior a 18 metros: até 31 de Maio de 2014.

Os navios de pesca recém-construídos com comprimento de fora a fora superior a 15 metros estão sujeitos à obrigação de instalação e utilização do equipamento prevista no artigo 6.º-A a partir de 30 de Novembro de 2010.».

19. O anexo III é substituído pelo texto que consta do anexo da presente directiva.

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 30 de Novembro de 2010 e comunicar imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência são aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente directiva entra em vigor no terceiro dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

*Artigo 4.º***Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 23 de Abril de 2009.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho

O Presidente

P. NEČAS

ANEXO

«ANEXO III

MENSAGENS ELECTRÓNICAS E SAFESEANET**1. Concepção geral e arquitectura**

O sistema comunitário de intercâmbio de informações marítimas, SafeSeaNet, permitirá a recepção, o armazenamento, a recuperação e o intercâmbio de informações tendo como objectivo a segurança marítima, a segurança portuária e do transporte marítimo, a protecção do ambiente marinho e a eficácia do tráfego e do transporte marítimos.

O SafeSeaNet é um sistema especializado, criado para facilitar o intercâmbio de informações em formato electrónico entre os Estados-Membros e para fornecer à Comissão as informações relevantes de acordo com a legislação comunitária. É composto por uma rede de sistemas nacionais SafeSeaNet nos Estados-Membros e por um sistema central SafeSeaNet que actua como ponto nodal.

A rede SafeSeaNet ligará todos os sistemas nacionais SafeSeaNet e incluirá o sistema central SafeSeaNet.

2. Gestão, funcionamento, desenvolvimento e manutenção do SafeSeaNet**2.1. Responsabilidades****2.1.1. Sistemas nacionais SafeSeaNet**

Os Estados-Membros criarão e manterão um sistema nacional SafeSeaNet que permitirá o intercâmbio de informações marítimas entre utilizadores autorizados, sob a responsabilidade de uma autoridade nacional competente (ANC).

A ANC será responsável pela gestão do sistema nacional, que inclui a coordenação nacional dos utilizadores e dos fornecedores de dados e assegurará a designação de UN LOCODES, bem como a criação e manutenção da necessária infra-estrutura informática nacional e dos procedimentos descritos no documento de controlo da interface e das funcionalidades a que se refere o ponto 2.3.

O sistema nacional SafeSeaNet permitirá a interligação de utilizadores autorizados sob a responsabilidade de uma ANC e a ele poderão ter acesso os intervenientes do sector naval identificados (armadores, agentes, comandantes, carregadores e outros), se para tal forem autorizados por uma ANC, em particular para facilitar a apresentação de relatórios electrónicos nos termos da legislação comunitária.

2.1.2. Sistema central SafeSeaNet

A Comissão é responsável pela gestão e pelo desenvolvimento, a nível político, do sistema central SafeSeaNet e pela fiscalização do sistema SafeSeaNet, em cooperação com os Estados-Membros, enquanto, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1406/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, a Agência, em cooperação com Estados-Membros e com a Comissão, é responsável pela sua execução técnica.

O sistema central SafeSeaNet, agindo como ponto nodal, interligará todos os sistemas SafeSeaNet nacionais e criará a necessária infra-estrutura informática e os procedimentos descritos no documento de controlo da interface e das funcionalidades a que se refere o ponto 2.3.

2.2. Princípios de gestão

A Comissão criará um grupo director de alto nível, que aprovará o seu próprio regulamento, composto por representantes dos Estados-Membros e da Comissão, com competência para:

- formular recomendações para melhorar a eficácia e a segurança do SafeSeaNet,
- apresentar orientações adequadas para o desenvolvimento do SafeSeaNet,
- assistir a Comissão na verificação do desempenho do SafeSeaNet,
- aprovar o documento de controlo da interface e das funcionalidades a que se refere o ponto 2.3 e as suas alterações.

⁽¹⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

2.3. Documento de controlo da interface e das funcionalidades e documentação técnica do SafeSeaNet

A Comissão elaborará e manterá, em estreita cooperação com os Estados-Membros, um documento de controlo da interface e das funcionalidades (DCIF).

O DCIF descreverá detalhadamente os requisitos de desempenho e os procedimentos aplicáveis aos elementos nacionais e centrais do SafeSeaNet, destinados a garantir o respeito da legislação comunitária aplicável.

O DCIF incluirá regras relativas:

- às orientações sobre os direitos de acesso para a gestão da qualidade dos dados,
- às especificações relativas à segurança da transmissão e do intercâmbio de dados, e
- ao arquivamento das informações ao nível nacional e central.

O DCIF indicará os meios de armazenamento e a disponibilidade das informações sobre produtos perigosos ou poluentes no que se refere aos serviços regulares aos quais tenha sido concedida uma isenção ao abrigo do artigo 15.º

A documentação técnica relativa ao SafeSeaNet, como as normas sobre o formato do intercâmbio de dados, os manuais dos utilizadores e as especificações relativas à segurança da rede, será elaborada e mantida pela Agência, em cooperação com os Estados-Membros.

3. Intercâmbio de dados através do SafeSeaNet

O sistema utilizará normas da indústria e terá capacidade para interagir com sistemas públicos e privados utilizados para criar, transmitir ou receber informações no âmbito do SafeSeaNet.

A Comissão e os Estados-Membros deverão cooperar com o objectivo de analisarem a exequibilidade e o desenvolvimento de funcionalidades que, tanto quanto possível, assegurem que os fornecedores de dados, incluindo comandantes, armadores, agentes, operadores, carregadores e outras entidades competentes, apenas necessitem de transmitir as informações uma vez. Os Estados-Membros asseguram que as informações transmitidas estejam disponíveis para serem usadas em todos os sistemas de informação, notificação e VTMS relevantes.

As mensagens electrónicas trocadas nos termos da presente directiva e a legislação comunitária aplicável serão distribuídas através do SafeSeaNet. Para esse efeito, os Estados-Membros desenvolverão e manterão as interfaces necessárias para a transmissão automática de dados por via electrónica ao SafeSeaNet.

Nos casos em que as normas internacionais permitam o encaminhamento de informações LRIT relativas a navios de países terceiros, as redes SafeSeaNet serão utilizadas para distribuir entre os Estados-Membros que possuam um nível de segurança adequado as informações LRIT recebidas nos termos do artigo 6.º-B da presente directiva.

4. Segurança e direitos de acesso

O sistema central e os sistemas nacionais do SafeSeaNet cumprirão os requisitos da presente directiva relativos à confidencialidade das informações e os princípios e especificações de segurança descritos no DCIF, em particular no que se refere aos direitos de acesso.

Os Estados-Membros identificarão todos os utilizadores aos quais sejam atribuídos um papel e um conjunto de direitos de acesso ao abrigo do DCIF.»
