

POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 15/2002**adoptada pelo Conselho em 19 de Dezembro de 2001****tendo em vista a adopção da Directiva 2002/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ... ,
relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego
de navios e que revoga a Directiva 93/75/CEE do Conselho**

(2002/C 58 E/03)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽³⁾,Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽⁴⁾,

Considerando o seguinte:

(1) A Comissão, na sua comunicação de 24 de Fevereiro de 1993 intitulada «Uma política comum de segurança marítima», refere, entre os objectivos a realizar a nível comunitário, a instituição de um sistema de informação obrigatório, graças ao qual os Estados-Membros teriam rapidamente acesso a todas as informações importantes relativas aos movimentos dos navios que transportam mercadorias perigosas e poluentes e à natureza exacta de tais mercadorias.

(2) A Directiva 93/75/CEE do Conselho, de 13 de Setembro de 1993, relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes ⁽⁵⁾, estabelece um sistema de informação das autoridades competentes sobre os navios com destino aos portos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes e sobre os incidentes que ocorram no mar. Esta directiva prevê que a Comissão apresente novas propostas com o objectivo de introduzir um sistema de notificação mais completo a nível comunitário, eventualmente aplicável aos navios que transitem ao longo das costas dos Estados-Membros.

⁽¹⁾ JO C 120 E de 24.4.2001, p. 67.

⁽²⁾ JO C 221 de 7.8.2001, p. 45.

⁽³⁾ JO C 357 de 14.12.2001, p. 1.

⁽⁴⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 14 de Junho de 2001 (ainda não publicado no Jornal Oficial), posição comum do Conselho de 19 de Dezembro de 2001 e decisão do Parlamento Europeu de ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁵⁾ JO L 247 de 5.10.1993, p. 19. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/74/CE da Comissão (JO L 276 de 13.10.1998, p. 7).

(3) A Resolução do Conselho, de 8 de Junho de 1993, relativa a uma política comum de segurança marítima ⁽⁶⁾, preconiza que entre os objectivos principais da acção comunitária se deverá incluir a adopção de um sistema de informação mais completo.

(4) A instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios contribuirá para a prevenção dos acidentes e da poluição no mar e a minimização das suas consequências para o meio marinho e costeiro, a economia e a saúde das populações locais. A eficiência do tráfego marítimo, e em particular da gestão das escalas dos navios nos portos, passa igualmente pela comunicação pelos navios, com suficiente antecedência, da sua chegada ao porto.

(5) Ao longo das costas europeias foram implantados diversos sistemas de notificação obrigatória dos navios, em conformidade com as regras pertinentes adoptadas pela Organização Marítima Internacional (OMI). Convém assegurar que os navios satisfaçam as obrigações de notificação em vigor no quadro destes sistemas.

(6) Foram igualmente estabelecidos serviços de tráfego marítimo e sistemas de organização do tráfego, que desempenham um importante papel na prevenção de acidentes e da poluição em certas zonas marítimas congestionadas ou perigosas para a navegação. É necessário que os navios recorram aos serviços de tráfego marítimo e respeitem as regras aplicáveis nos sistemas de organização do tráfego aprovados pela OMI.

(7) Realizaram-se progressos tecnológicos essenciais no domínio do equipamento de bordo, que possibilitam a identificação automática dos navios (sistemas AIS), permitindo assim o seu melhor acompanhamento, e o registo dos dados de viagem (sistemas VDR), facilitando assim os inquéritos subsequentes a acidentes. Dada a sua importância no quadro da definição de uma política de prevenção dos acidentes marítimos, é conveniente que estes equipamentos passem a ser obrigatórios a bordo dos navios que escalem portos da Comunidade em viagens nacionais ou internacionais. Os dados fornecidos por um sistema VDR podem ser utilizados após um acidente para investigação das suas causas e, preventivamente, para extrair os necessários ensinamentos dessas situações. Os Estados-Membros devem incentivar a utilização desses dados para ambos os fins.

⁽⁶⁾ JO C 271 de 7.10.1993, p. 1.

- (8) Para além do equipamento técnico adequado, os Estados-Membros devem assegurar que os centros costeiros das autoridades competentes disponham de pessoal suficiente e devidamente qualificado.
- (9) O conhecimento exacto de quais as mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo e outras informações pertinentes em matéria de segurança, nomeadamente informações sobre eventuais incidentes de navegação, são um elemento essencial para a preparação e a eficácia das operações de intervenção em caso de poluição ou risco de poluição marinha. Os navios provenientes ou com destino aos portos dos Estados-Membros deverão notificar essas informações às autoridades competentes ou às autoridades portuárias dos mesmos.
- (10) A fim de simplificar e acelerar a transmissão e o tratamento das informações relativas à carga, que podem ser volumosas, convém que, sempre que tal seja exequível, essas informações sejam transmitidas por via electrónica à autoridade competente ou à autoridade portuária interessadas. Pelas mesmas razões, o intercâmbio de dados entre as autoridades competentes dos Estados-Membros deve também efectuar-se por via electrónica.
- (11) Os serviços regulares efectuados entre dois ou mais Estados, de que um pelo menos seja um Estado-Membro, devem poder ser dispensados da obrigação de notificação para cada viagem, na condição de as companhias interessadas terem instituído, a contento dos Estados-Membros, procedimentos internos que garantam a transmissão atempada das informações previstas na presente directiva à autoridade competente.
- (12) Certos navios representam, devido ao seu comportamento ou ao seu estado, um risco potencial para a segurança da navegação e o ambiente. Os Estados-Membros deverão prestar especial atenção ao acompanhamento desses navios, tomar as medidas adequadas para evitar o agravamento dos riscos que eles colocam e transmitir as informações pertinentes de que disponham relativamente a tais navios aos demais Estados-Membros interessados. As referidas medidas adequadas poderão ser medidas tomadas no âmbito das actividades de controlo pelo Estado do porto.
- (13) Os Estados-Membros devem precaver-se contra os riscos para a segurança marítima e o meio marinho e costeiro criados por incidentes, acidentes ou determinados outros acontecimentos de mar e pela presença de manchas de poluição ou de embalagens à deriva no mar. Para esse efeito, os comandantes dos navios que naveguem no interior de uma região de busca e salvamento, da zona económica exclusiva ou de uma zona equivalente pertencente aos Estados-Membros devem notificar tais situações às autoridades costeiras fornecendo todos os elementos necessários. À luz da respectiva situação específica, os Estados-Membros devem dispor de flexibilidade para determinar qual das referidas zonas geográficas deve ser abrangida pela obrigação de notificação.
- (14) Em caso de incidente ou acidente marítimo, a cooperação plena entre as várias partes envolvidas na operação de transporte contribui de forma significativa para a eficácia da intervenção das autoridades competentes.
- (15) Quando um Estado-Membro considere, com base no estado do mar e em previsões meteorológicas fornecidas por um serviço de informações meteorológicas qualificado, que se verificam condições meteorológicas e de mar excepcionalmente desfavoráveis que criam um risco grave para a segurança da vida humana ou de poluição, pode tomar quaisquer medidas adequadas, que poderão incluir a proibição de saída do porto, até que se restabeleça uma situação normal. Em caso de eventual risco para a segurança ou de poluição, pode recomendar aos navios que não saiam do porto. Se o comandante decidir largar do porto, fá-lo-á sob a sua responsabilidade.
- (16) A indisponibilidade de locais de refúgio pode ter consequências graves em caso de acidente marítimo. Por conseguinte, os Estados-Membros devem elaborar planos que permitam, caso a situação o exija, acolher nas melhores condições possíveis os navios que se encontrem em perigo.
- (17) É necessário estabelecer um quadro de cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão, que melhore a aplicação do sistema de acompanhamento e informação para o tráfego marítimo, estabelecendo ligações de comunicação adequadas entre as autoridades competentes e os portos dos Estados-Membros. A cobertura do sistema de identificação e acompanhamento dos navios deve também ser reforçada nas zonas marítimas da Comunidade em que é ainda insuficiente. Deverão ainda ser criados centros de gestão das informações nas regiões marítimas da Comunidade, a fim de facilitar o intercâmbio ou a partilha dos dados pertinentes relativos ao acompanhamento do tráfego e à aplicação da presente directiva. Os Estados-Membros e a Comissão devem também procurar cooperar com os países terceiros para a realização destes objectivos.
- (18) A eficácia da presente directiva depende grandemente do exercício de um controlo estrito da sua aplicação pelos Estados-Membros. Para esse efeito, os Estados-Membros devem levar a cabo inspecções adequadas ou tomar quaisquer outras medidas para assegurar que as ligações de comunicação estabelecidas para os fins da presente directiva funcionem satisfatoriamente. Há igualmente que instituir um regime de sanções para garantir que as partes interessadas satisfaçam as obrigações de notificação ou de transporte de equipamentos previstas na presente directiva.
- (19) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão 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 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação no JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).

(20) Certas disposições da presente directiva poderão ser alteradas por meio do referido procedimento, a fim de ter em conta a evolução dos instrumentos comunitários e internacionais e a experiência adquirida com a aplicação da presente directiva, contanto que dessas alterações não resulte um alargamento do âmbito de aplicação da directiva. Um sistema adequado de prestação, pelos Estados-Membros, de informações sobre a aplicação da presente directiva facultará à Comissão um instrumento adequado de avaliação da experiência adquirida com essa aplicação.

(21) As disposições da Directiva 93/75/CEE são reforçadas, alargadas e alteradas de forma significativa pela presente directiva. A Directiva 93/75/CEE deve, consequentemente, ser revogada.

(22) Atendendo a que os objectivos da acção encarada, nomeadamente o aumento da segurança e da eficiência do tráfego marítimo, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à dimensão ou aos efeitos da acção prevista, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objectivo

A presente directiva tem por objectivo a instituição, na Comunidade, de um sistema de acompanhamento e de informação do tráfego de navios, com vista a aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo, melhorar a resposta das autoridades a incidentes, a acidentes ou a situações potencialmente perigosas no mar, incluindo operações de busca e de salvamento, e contribuir para uma melhor prevenção e detecção da poluição causada pelos navios.

Os Estados-Membros devem assegurar um acompanhamento e tomar todas as medidas necessárias e adequadas para garantir que os comandantes, operadores ou agentes de navios, assim como os carregadores ou proprietários de carga perigosa ou poluente transportada a bordo desses navios, cumpram os requisitos previstos na presente directiva.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. Salvo disposição em contrário, a presente directiva aplica-se aos navios de arqueação bruta igual ou superior a 300.

2. A presente directiva não se aplica a:

a) Navios de guerra, navios auxiliares da marinha e outros navios pertencentes a um Estado-Membro ou ao serviço

de um Estado-Membro e utilizados para um serviço público de natureza não comercial;

- b) Navios de pesca, navios tradicionais e embarcações de recreio de comprimento inferior a 45 metros;
- c) Paióis de combustível de menos de 5 000 toneladas, provisões de bordo e equipamentos do navio.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) *Instrumentos internacionais pertinentes*, os seguintes instrumentos:
- MARPOL, a Convenção internacional de 1973 para a prevenção da poluição por navios, bem como o seu Protocolo de 1978,
 - SOLAS, a Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar, bem como os seus protocolos e alterações,
 - a Convenção internacional sobre a arqueação dos navios, de 1969,
 - a Convenção internacional de 1969 sobre a intervenção no alto mar em caso de acidente que provoque ou possa vir a provocar poluição por hidrocarbonetos e o Protocolo de 1973 sobre a intervenção no alto mar em caso de poluição por substâncias que não sejam hidrocarbonetos,
 - a *Convenção SAR*, a Convenção internacional de 1979 sobre busca e salvamento marítimo,
 - *Código ISM*, o Código internacional de gestão para a segurança,
 - *Código IMDG*, o Código Marítimo Internacional para as mercadorias perigosas,
 - *Código IBC*, o Código internacional para a construção e o equipamento dos navios de transporte de produtos químicos perigosos a granel, da OMI,
 - *Código IGC*, o Código internacional para a construção e o equipamento dos navios de transporte de gases liquefeitos a granel, da OMI,
 - *Código BC*, o Código de práticas para a segurança do transporte de carga sólida a granel, da OMI,
 - *Código INF*, o Código para a segurança do transporte de combustível nuclear irradiado, plutónio e resíduos altamente radioactivos em barris a bordo de navios, da OMI,
 - *Resolução A.851(20) da OMI*, a Resolução A.851(20) da Organização Marítima Internacional intitulada «General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants»;

- b) *Operador*, o armador ou o gestor do navio;
- c) *Agente*, a pessoa mandatada ou autorizada para prestar informações em nome do operador do navio;
- d) *Carregador*, a pessoa que celebrou um contrato de transporte de mercadorias com um transportador ou em nome da qual ou por conta da qual foi celebrado esse contrato;
- e) *Companhia*, a companhia na acepção que lhe é dada na regra 1.2 do capítulo IX da Convenção SOLAS;
- f) *Navio*, qualquer navio de mar ou veículo marinho;
- g) *Mercadorias perigosas*:
- as mercadorias mencionadas no Código IMDG,
 - as substâncias líquidas perigosas enumeradas no capítulo 17 do Código IBC,
 - os gases liquefeitos enumerados no capítulo 19 do Código IGC,
 - as matérias sólidas referidas no apêndice B do Código BC.
- Incluem-se igualmente nesta definição as mercadorias para cujo transporte tenham sido prescritas condições prévias adequadas em conformidade com o disposto no ponto 1.1.3 do Código IBC ou no ponto 1.1.6 do Código IGC;
- h) *Mercadorias poluentes*:
- os hidrocarbonetos conforme a definição dada no anexo I da Convenção MARPOL,
 - as substâncias líquidas nocivas, conforme a definição dada no anexo II da Convenção MARPOL,
 - as substâncias prejudiciais, conforme a definição dada no anexo III da Convenção MARPOL;
- i) *Unidade de transporte de carga*, qualquer veículo de carga rodoviário, vagão de carga ferroviário, contentor, veículo cisterna rodoviário, vagão ferroviário ou cisterna portátil;
- j) *Endereço*, o nome e as ligações de comunicação pelos quais se possa estabelecer contacto, em caso de necessidade, com o operador, o agente, a autoridade portuária, a autoridade competente ou qualquer outra pessoa ou organismo autorizados na posse de informações detalhadas relativas à carga transportada pelo navio;
- k) *Autoridades competentes*, as autoridades e organizações designadas pelos Estados-Membros a receber e disponibilizar as informações comunicadas em conformidade com a presente directiva;
- l) *Autoridades portuárias*, as autoridades ou organismos competentes designados pelos Estados-Membros, em cada porto, a receber e disponibilizar as informações comunicadas em conformidade com a presente directiva;
- m) *Local de refúgio*, um porto, parte de porto ou outro espaço para manobrar ou fundeadouro de protecção, ou qualquer outra área de refúgio identificada por um Estado-Membro para acolher os navios em perigo;
- n) *Centro costeiro*, o serviço de tráfego marítimo, a instalação em terra responsável por um sistema de notificação obrigatória dos navios aprovado pela OMI ou o organismo responsável pela coordenação das operações de busca e salvamento ou de combate à poluição no mar, designados pelos Estados-Membros em conformidade com a presente directiva;
- o) *Serviço de tráfego marítimo (VTS)*, um serviço destinado a aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo e a proteger o ambiente, com capacidade para intervir no tráfego e reagir a situações de tráfego que surjam na zona por ele abrangida;
- p) *Sistemas de organização do tráfego*, qualquer sistema que inclua uma ou várias rotas ou medidas de organização do tráfego destinadas a reduzir o risco de acidentes; inclui sistemas de separação do tráfego, rotas com dois sentidos, vias recomendadas, zonas a evitar, zonas de tráfego costeiro, desvios, zonas de precaução e rotas de águas profundas;
- q) *Navios tradicionais*, qualquer tipo de navio histórico e suas réplicas, incluindo os navios destinados a incentivar ou promover competências e a navegação tradicionais, que constituam simultaneamente monumentos culturais vivos, manobrados de acordo com princípios de navegação e técnica tradicionais;
- r) *Acidente*, qualquer acidente na acepção do Código da OMI para a investigação de acidentes e incidentes marítimos.

TÍTULO I

NOTIFICAÇÃO E ACOMPANHAMENTO DOS NAVIOS

Artigo 4.º

Notificação prévia à entrada em portos dos Estados-Membros

1. O operador, agente ou comandante de um navio que se dirija a um porto de um Estado-Membro deve notificar as informações previstas no ponto 1 do anexo I à autoridade portuária:

- a) Com pelo menos vinte e quatro horas de antecedência; ou
- b) O mais tardar, no momento em que o navio largue do porto anterior, se a duração da viagem for inferior a vinte e quatro horas; ou
- c) Se não for conhecido o porto de escala ou se tiver sido alterado durante a viagem, logo que a informação seja conhecida.

2. Os navios provenientes de um porto fora da Comunidade que se dirijam a um porto de um Estado-Membro e que transportem mercadorias perigosas ou poluentes devem cumprir as obrigações de notificação previstas no artigo 13.º

Artigo 5.º

Acompanhamento de navios que entrem na zona abrangida por sistemas de notificação obrigatória dos navios

1. Os Estados-Membros em causa devem assegurar o acompanhamento e tomar todas as medidas necessárias e adequadas para garantir que todos os navios que entrem na zona abrangida por um sistema de notificação obrigatória dos navios, aprovado pela OMI de acordo com a regra 11, capítulo V, da Convenção SOLAS, e operado por um ou mais Estados, dos quais um pelo menos é um Estado-Membro, em conformidade com as orientações e critérios aplicáveis estabelecidos pela OMI, respeitem esse sistema comunicando as informações exigidas, sem prejuízo de quaisquer informações suplementares solicitadas pelo Estado-Membro de acordo com a Resolução A.851(20) da OMI.

2. Ao submeter à OMI, para aprovação, um novo sistema de notificação obrigatória dos navios ou uma proposta de alteração do sistema de notificação existente, os Estados-Membros devem incluir na sua proposta pelo menos as informações a que se refere o ponto 4 do anexo I.

Artigo 6.º

Utilização de sistemas de identificação automática

1. Os navios que se dirijam a um porto de um Estado-Membro devem, de acordo com o calendário estabelecido na secção I do anexo II, estar equipados com um sistema de identificação automática (AIS), que responda às normas de desempenho definidas pela OMI.

2. Os navios equipados com um AIS devem manter esse sistema operacional a qualquer momento, excepto quando a protecção das informações sobre navegação estiver prevista em acordos, regras ou normas internacionais.

Artigo 7.º

Utilização de sistemas de organização do tráfego

1. Os Estados-Membros devem assegurar um acompanhamento e tomar todas as medidas necessárias e adequadas para garantir que todos os navios que entrem na zona abrangida por um sistema obrigatório de organização do tráfego, aprovado pela OMI de acordo com a regra 10, capítulo V, da Convenção SOLAS, e operado por um ou mais Estados, dos quais um pelo menos seja um Estado-Membro, utilizem o sistema de acordo com as orientações e critérios pertinentes definidos pela OMI.

2. Quando implementarem, sob a sua responsabilidade, um sistema de organização do tráfego que não tenha sido aprovado pela OMI, os Estados-Membros devem ter em conta, sempre que possível, as orientações e os critérios definidos pela OMI e

tornar públicas todas as informações necessárias para a utilização segura e eficaz desse sistema de organização do tráfego.

Artigo 8.º

Acompanhamento da observância pelos navios das disposições relativas aos serviços de tráfego marítimo

Os Estados-Membros devem assegurar um acompanhamento e tomar todas as medidas necessárias e adequadas para garantir que:

- a) Os navios que entrem numa zona de aplicabilidade de um VTS operado por um ou mais Estados, dos quais um pelo menos seja um Estado-Membro, nas suas águas territoriais e baseado nas orientações definidas pela OMI, participem nesse VTS e observem as respectivas regras;
- b) Os navios que arvore pavilhão de um Estado-Membro, ou os navios que se dirijam a um porto de um Estado-Membro e que entrem numa zona de aplicabilidade de um VTS, baseado nas orientações definidas pela OMI, fora das águas territoriais de um Estado-Membro observem as regras desse VTS;
- c) Os navios que arvore pavilhão de um Estado terceiro e que não se dirijam a um porto de um Estado-Membro, que entrem numa zona abrangida por um VTS fora das águas territoriais de um Estado-Membro, observem as regras desse VTS, sempre que possível. Os Estados-Membros devem comunicar ao Estado do pavilhão em causa qualquer aparente inobservância grave dessas regras numa zona abrangida por um VTS.

Artigo 9.º

Infra-estrutura dos sistemas de notificação dos navios, dos sistemas de organização do tráfego e dos serviços de tráfego marítimo

1. Os Estados-Membros devem tomar todas as medidas necessárias e adequadas para se dotarem gradualmente, dentro de um prazo compatível com o calendário estabelecido na secção I do anexo II, do equipamento e das instalações em terra adequados para receber e utilizar informações AIS, tendo em conta um alcance necessário para a transmissão das notificações.

2. O processo de instalação de todo o equipamento e de construção das instalações em terra necessárias à implementação da presente directiva deverá estar concluído até final de 2007. Os Estados-Membros devem garantir que o equipamento adequado para a transmissão das informações e o intercâmbio destas entre os seus sistemas nacionais esteja operacional o mais tardar um ano depois.

3. Os Estados-Membros devem garantir que os centros costeiros responsáveis pelo controlo da observância das disposições relativas aos serviços de tráfego marítimo e aos sistemas de organização do tráfego disponham de pessoal suficiente e com as qualificações adequadas, assim como de meios adequados de comunicação e de acompanhamento de navios, e operem em conformidade com as orientações aplicáveis da OMI.

Artigo 10.º

Sistemas de registo dos dados de viagem

1. Os Estados-Membros devem assegurar um acompanhamento e tomar todas as medidas adequadas e necessárias para garantir que os navios que se dirijam a um porto de um Estado-Membro estejam equipados com um sistema de registo dos dados de viagem (VDR), de acordo com as regras estabelecidas na secção II do anexo II. As isenções eventualmente concedidas a *ferries ro-ro* ou a embarcações de passageiros de alta velocidade, nos termos do n.º 1, alínea d), do artigo 4.º da Directiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de *ferries ro-ro* e embarcações de passageiros de alta velocidade ⁽¹⁾, caducarão em ... (*).

2. Os dados recolhidos de um sistema VDR deverão ser facultados ao Estado-Membro interessado quando seja realizado um inquérito na sequência de um acidente ocorrido nas águas sob jurisdição de um Estado-Membro. Os Estados-Membros devem garantir que esses dados sejam utilizados no inquérito e analisados adequadamente. Devem providenciar para que os resultados do inquérito sejam publicados o mais depressa possível após a sua conclusão.

Artigo 11.º

Inquéritos a acidentes e incidentes marítimos

Sem prejuízo do disposto no artigo 12.º da Directiva 1999/35/CE, os Estados-Membros devem dar cumprimento ao disposto no Código da OMI para a investigação de acidentes e incidentes marítimos ao efectuarem qualquer inquérito a acidentes ou incidentes marítimos que envolvam um navio na acepção da presente directiva. Os Estados-Membros devem cooperar nos inquéritos sobre acidentes e incidentes marítimos que envolvam navios que arvoem o seu pavilhão.

TÍTULO II

NOTIFICAÇÃO DAS MERCADORIAS PERIGOSAS OU POLUENTES A BORDO DE NAVIOS (HAZMAT)

Artigo 12.º

Obrigações do carregador

As mercadorias perigosas ou poluentes só poderão ser entregues para transporte ou embarcadas num navio, seja qual for a sua dimensão, num porto de um Estado-Membro, se o comandante ou o operador tiver recebido uma declaração com as informações enumeradas no ponto 2 do anexo I.

Compete ao carregador fornecer ao comandante ou ao operador aquela declaração e garantir que a carga entregue para transporte corresponde efectivamente à declarada em conformidade com o primeiro parágrafo.

⁽¹⁾ JO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

(*) Data de entrada em vigor da presente directiva.

Artigo 13.º

Notificação de mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo

1. O operador, o agente ou o comandante de um navio, seja qual for a dimensão deste, que largue de um porto de um Estado-Membro transportando mercadorias perigosas ou poluentes deve notificar à autoridade competente designada pelo Estado-Membro, o mais tardar no momento da largada, as informações especificadas no ponto 3 do anexo I.

2. O operador, o agente ou o comandante de um navio, seja qual for a dimensão deste, que transporte mercadorias perigosas ou poluentes, proveniente de um porto situado fora da Comunidade e que se dirija a um porto de um Estado-Membro ou vá fundear em águas territoriais de um Estado-Membro deve comunicar as informações especificadas no ponto 3 do anexo I à autoridade competente do Estado-Membro em que se situa o primeiro porto de destino ou o fundeadouro, o mais tardar no momento da largada do porto de carregamento ou, caso o porto de destino ou a localização do fundeadouro não sejam conhecidos no momento da largada, logo que essa informação seja conhecida.

3. Os Estados-Membros podem instituir um procedimento que autorize o operador, o agente ou o comandante de um navio a que se apliquem os n.ºs 1 e 2 a comunicar as informações especificadas no ponto 3 do anexo I à autoridade portuária do porto de largada ou de destino na Comunidade, consoante o caso.

O procedimento instituído deve garantir que a autoridade competente tenha acesso permanente às informações especificadas no ponto 3 do anexo I, em caso de necessidade. Para esse efeito, a autoridade portuária em causa deve conservar as informações especificadas no ponto 3 do anexo I durante um período suficiente para permitir a sua utilização em caso de acidente ou incidente marítimo. A autoridade portuária tomará as medidas necessárias para que as referidas informações possam ser transmitidas sem demora à autoridade competente a pedido desta, 24 horas por dia, por via electrónica.

4. As informações especificadas no ponto 3 do anexo I devem ser comunicadas pelo operador, agente ou comandante do navio à autoridade portuária ou à autoridade competente.

Essas informações devem ser transmitidas por via electrónica sempre que possível. O intercâmbio de mensagens electrónicas deve utilizar a sintaxe e os procedimentos definidos no anexo III.

Artigo 14.º

Intercâmbio informatizado de dados entre os Estados-Membros

Os Estados-Membros devem cooperar no sentido de assegurar a interconexão e a interoperabilidade dos sistemas nacionais utilizados para gerir as informações especificadas no anexo I.

Os sistemas de comunicação instalados em conformidade com o primeiro parágrafo devem apresentar as seguintes características:

- a) O intercâmbio de dados far-se-á por via electrónica, devendo o sistema permitir a recepção e o processamento das mensagens comunicadas em conformidade com o artigo 13.º;
- b) O sistema deve permitir a transmissão dos dados 24 horas por dia;
- c) Cada Estado-Membro deve poder transmitir sem demora à autoridade competente de outro Estado-Membro que o solicite as informações relativas ao navio e à carga perigosa ou poluente a bordo.

Artigo 15.º

Isenções

1. Os Estados-Membros podem dispensar os serviços regulares efectuados entre portos situados no seu território da obrigação prevista no artigo 13.º desde que sejam preenchidas as seguintes condições:

- a) A companhia que explora os referidos serviços regulares deve estabelecer e manter actualizada uma relação dos navios em causa e transmiti-la à autoridade competente interessada;
- b) Por cada viagem efectuada, as informações especificadas no ponto 3 do anexo I devem estar à disposição da autoridade competente, a pedido desta. A companhia deve instalar um sistema interno que funcione 24 horas por dia e que garanta a transmissão sem demora e por via electrónica das referidas informações à autoridade competente que as solicitou, em conformidade com o n.º 4 do artigo 13.º

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

3. Os Estados-Membros verificarão periodicamente se estão a ser preenchidas as condições previstas nos n.ºs 1 e 2. Se uma dessas condições, pelo menos, deixar de ser preenchida, os Estados-Membros retirarão imediatamente o benefício da isenção à companhia em causa.

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

TÍTULO III

ACOMPANHAMENTO DOS NAVIOS DE RISCO E INTERVENÇÃO EM CASO DE ACIDENTE

Artigo 16.º

Transmissão de informações relativas a determinados navios

1. Os navios que correspondam aos critérios a seguir enumerados são considerados navios de risco potencial para a navegação ou uma ameaça para a segurança marítima, a segurança das pessoas ou o ambiente:

a) Navios que, durante a viagem:

- tenham estado envolvidos em incidentes ou acidentes marítimos referidos no artigo 17.º, ou
- não tenham satisfeito as obrigações de notificação e de informação impostas pela presente directiva, ou
- tenham desrespeitado as regras aplicáveis dos sistemas de organização do tráfego e dos VTS da responsabilidade de um Estado-Membro;

b) Navios relativamente aos quais exista prova ou presunção de descarga deliberada de hidrocarbonetos ou de outras infracções à Convenção MARPOL nas águas sob jurisdição de um Estado-Membro;

c) Navios a que tenha sido recusado acesso aos portos dos Estados-Membros da Comunidade ou que tenham sido objecto de um relatório ou de notificação por um Estado-Membro em conformidade com o disposto no ponto 1 do anexo I da Directiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspecção pelo Estado do porto) ⁽¹⁾.

2. Os centros costeiros que tiverem informações relevantes sobre os navios referidos no n.º 1 devem comunicá-las aos centros costeiros dos restantes Estados-Membros situados na rota prevista do navio.

3. Os Estados-Membros devem providenciar para que as informações que lhes são comunicadas nos termos do n.º 2 sejam transmitidas às autoridades portuárias e/ou a qualquer outra autoridade designada pelo Estado-Membro. Dentro dos limites da sua disponibilidade em termos de pessoal, os Estados-Membros devem efectuar todas as inspecções ou verificações adequadas nos seus portos, quer por iniciativa própria, quer a pedido de outro Estado-Membro, sem prejuízo das obrigações de controlo pelo Estado do porto. Devem informar todos os Estados-Membros em causa dos resultados das acções por eles desenvolvidas.

⁽¹⁾ JO L 157 de 7.7.1995, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 1999/97/CE da Comissão (JO L 331 de 23.12.1999, p. 67).

*Artigo 17.º***Comunicação de incidentes e acidentes marítimos**

1. Sem prejuízo do direito internacional e com vista a prevenir ou atenuar riscos significativos para a segurança marítima, a segurança das pessoas ou o ambiente, os Estados-Membros devem assegurar um acompanhamento e tomar todas as medidas adequadas para garantir que o comandante de um navio que navegue na sua zona de busca e salvamento, na sua zona económica exclusiva ou numa zona equivalente informe imediatamente o centro costeiro geograficamente competente de:

- a) Qualquer incidente ou acidente que afecte a segurança do navio, nomeadamente abalroamento, encalhe, dano, falha ou avaria, alagamento ou escorregamento da carga, anomalias no casco ou falhas estruturais;
- b) Qualquer incidente ou acidente que comprometa a segurança da navegação, nomeadamente falhas susceptíveis de afectar a capacidade de manobra ou de navegação do navio e anomalias que afectem os sistemas de propulsão ou os aparelhos de governo, a instalação de produção de electricidade ou o equipamento de navegação ou de comunicações;
- c) Qualquer situação que possa levar à poluição das águas e do litoral de um Estado-Membro, nomeadamente descarga ou risco de descarga de produtos poluentes no mar;
- d) Qualquer mancha de poluição ou deriva de contentores ou embalagens observadas no mar.

2. A informação transmitida em aplicação do n.º 1 deve conter, pelo menos, o nome e a posição do navio, o porto de partida, o porto de destino, se necessário o endereço onde se podem obter informações sobre as mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo, os elementos relativos ao incidente e todas as informações pertinentes referidas na Resolução A.851(20) da OMI.

*Artigo 18.º***Medidas em caso de condições meteorológicas excepcionalmente desfavoráveis**

1. Quando, em caso de condições meteorológicas e estado do mar excepcionalmente desfavoráveis, um Estado-Membro considere que:

- a) Um determinado navio é susceptível de constituir uma ameaça grave para a segurança da vida humana no mar ou de poluição para as suas zonas marítimas ou costeiras, ou para as zonas marítimas ou costeiras de outros Estados, poderá tomar quaisquer medidas adequadas, que podem incluir a proibição de deixar o porto enquanto não tiver sido determinado que deixou de existir qualquer risco para a vida humana e/ou para o ambiente;
- b) A partida de um navio é susceptível de constituir um risco para a segurança ou de poluição, poderá recomendar que os navios não abandonem os portos situados nas zonas afectadas.

2. O comandante informará a companhia das medidas ou recomendações adequadas a que se refere o n.º 1. Estas não obstam todavia a qualquer decisão do comandante tomada com base na sua apreciação profissional nos termos da Convenção SOLAS.

3. As medidas ou recomendações adequadas a que se refere o n.º 1 devem basear-se na previsão do estado do mar e nas previsões meteorológicas apresentadas por um serviço de informação meteorológica qualificado, reconhecido pelo Estado-Membro.

*Artigo 19.º***Medidas em caso de incidente ou acidente marítimo**

1. Em caso de incidentes ou acidentes marítimos referidos no artigo 17.º, os Estados-Membros tomarão, sempre que necessário, as medidas adequadas, em conformidade com o direito internacional, com vista a garantir a segurança marítima, a segurança das pessoas e a protecção do meio marinho e costeiro.

O anexo IV apresenta uma lista, não exaustiva, das medidas que os Estados-Membros poderão tomar em aplicação do presente artigo.

2. O operador e o comandante do navio e o proprietário das mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo devem, de acordo com o direito nacional e internacional, cooperar plenamente com as autoridades nacionais competentes que o solicitem, com vista a minimizar as consequências de um incidente ou acidente marítimo.

3. O comandante de um navio a que se apliquem as disposições do Código ISM deve informar a companhia, em conformidade com o referido código, de qualquer incidente ou acidente, tal como referido no n.º 1 do artigo 17.º, ocorrido no mar. Logo que seja informada de tal situação, a companhia deve entrar em contacto com o centro costeiro competente e colocar-se se necessário à sua disposição.

*Artigo 20.º***Locais de refúgio**

Ouvidas as partes interessadas, os Estados-Membros devem elaborar planos, tendo em conta as orientações pertinentes da OMI, para acolher, nas águas sob sua jurisdição, os navios em perigo. Esses planos devem conter as disposições e os procedimentos necessários, tendo em conta as restrições de ordem operacional e ambiental, para que os navios em perigo se possam dirigir imediatamente para um local de refúgio, sob reserva de autorização da autoridade competente. Nesses planos podem incluir-se disposições tendentes a facultar o acesso a serviços de reboque e a instalações de reparação de navios.

Os planos para acolhimento de navios em perigo devem ser disponibilizados mediante pedido. Os Estados-Membros informarão a Comissão das medidas tomadas em aplicação do disposto no primeiro parágrafo.

Artigo 21.º**Informação das partes interessadas**

1. Os incidentes ou acidentes comunicados em conformidade com o n.º 1 do artigo 17.º devem, quando necessário, ser assinalados via rádio, nas zonas em causa, pelo centro costeiro competente do Estado-Membro em causa, a qual informará igualmente da presença de qualquer navio que possa constituir um perigo para a segurança marítima, a segurança das pessoas ou o ambiente.

2. As autoridades competentes que detenham as informações comunicadas em conformidade com os artigos 13.º e 17.º devem tomar as medidas que lhes permitam fornecer a qualquer momento as referidas informações, quando, por razões de segurança, a autoridade competente de outro Estado-Membro as solicite.

3. Qualquer Estado-Membro cujas autoridades competentes tenham sido informadas, nos termos da presente directiva ou de outra forma, de factos que envolvam ou agravem, para outro Estado-Membro, o risco de certas zonas marítimas e costeiras ficarem em perigo, deve tomar as medidas adequadas para informar com a maior brevidade o ou os Estados-Membros em causa e o(s) consultar sobre as acções previstas. Quando adequado, os Estados-Membros cooperarão para congregar os meios necessários à realização de uma acção comum.

Cada Estado-Membro tomará as medidas necessárias para que se possa tirar plenamente partido das informações que os navios lhe devem transmitir nos termos do artigo 17.º

TÍTULO IV**MEDIDAS DE ACOMPANHAMENTO****Artigo 22.º****Designação dos organismos competentes e publicação da respectiva lista**

1. Os Estados-Membros designarão as autoridades competentes, as autoridades portuárias e os centros costeiros a que deverão ser efectuadas as notificações previstas na presente directiva.

2. Os Estados-Membros devem assegurar que o sector marítimo receba informações correctas, regularmente actualizadas, nomeadamente através das publicações náuticas, sobre quais as autoridades e os centros designados nos termos do n.º 1, incluindo, quando adequado, a respectiva zona geográfica de intervenção, bem como sobre os procedimentos instituídos para a comunicação das informações previstas na presente directiva.

3. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão a lista das autoridades e dos centros designados nos termos do n.º 1, bem como as eventuais actualizações dessa lista.

Artigo 23.º**Cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão**

Os Estados-Membros e a Comissão devem cooperar na realização dos seguintes objectivos:

- a) Optimizar a utilização das informações comunicadas em conformidade com a presente directiva, incluindo o estabelecimento de ligações telemáticas adequadas entre os centros costeiros e as autoridades portuárias, com vista ao intercâmbio dos dados relativos aos movimentos dos navios, às previsões da sua chegada aos portos e à carga que transportam;
- b) Incrementar e aumentar a eficácia das ligações telemáticas entre os centros costeiros dos Estados-Membros, com vista a melhorar o conhecimento do tráfego e o acompanhamento dos navios em trânsito, harmonizar e, na medida do possível, simplificar as informações exigidas aos navios em marcha;
- c) Alargar a cobertura do sistema de acompanhamento e de informação sobre o tráfego marítimo comunitário e/ou actualizá-lo com vista à melhor identificação e acompanhamento dos navios. Para esse efeito, os Estados-Membros e a Comissão cooperarão no estabelecimento, quando necessário, de sistemas de informação obrigatória, serviços obrigatórios de tráfego marítimo e sistemas adequados de organização do tráfego, a apresentar à OMI para aprovação;
- d) Elaborar, se necessário, planos concertados para acolher os navios em perigo.

Artigo 24.º**Confidencialidade das informações**

Os Estados-Membros tomarão, de acordo com a respectiva legislação nacional, as medidas necessárias para garantir a confidencialidade das informações que lhes forem transmitidas no âmbito da presente directiva.

Artigo 25.º**Controlo da aplicação da presente directiva e sanções**

1. Os Estados-Membros devem efectuar inspecções regulares ou qualquer outro tipo de acção necessária para verificar o funcionamento dos sistemas telemáticos em terra estabelecidos para os fins da presente directiva e, em particular, a sua capacidade de resposta à exigência de recepção ou transmissão atempadas, 24 horas por dia, das informações comunicadas em conformidade com os artigos 13.º e 15.º

2. Os Estados-Membros devem estabelecer um regime de sanções em caso de violação das disposições nacionais adoptadas nos termos da presente directiva e tomar todas as medidas necessárias para garantir a aplicação dessas sanções. As sanções estabelecidas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

3. Os Estados-Membros devem informar sem demora o Estado do pavilhão e os outros Estados interessados das medidas tomadas em conformidade com os artigos 16.º e 19.º e o n.º 2 do presente artigo contra os navios que não arvoreem o respectivo pavilhão.

4. Um Estado-Membro que constate, por ocasião de um incidente ou acidente marítimo referido no artigo 19.º, que a companhia não conseguiu estabelecer e manter ligação com o navio ou com os centros costeiros relevantes, deve informar do facto o Estado que emitiu ou em nome do qual foi emitido o documento ISM de conformidade e o certificado de gestão para a segurança associado.

Quando a gravidade da falta demonstre a existência de uma falha grave no funcionamento do sistema de gestão para a segurança de uma companhia estabelecida num Estado-Membro, o Estado-Membro que emitiu o documento de conformidade ou o certificado de gestão para segurança do navio tomará imediatamente as medidas necessárias contra a companhia em causa para que sejam retirados o documento de conformidade e o certificado de gestão para a segurança associado.

Artigo 26.º

Avaliação

1. Os Estados-Membros devem enviar à Comissão, até ... (*), relatórios sobre os progressos realizados na aplicação da presente directiva, em especial do disposto nos artigos 9.º, 10.º, 18.º, 20.º e 23.º. Devem ainda enviar à Comissão, até 31 de Dezembro de 2009, relatórios sobre a aplicação da totalidade da presente directiva.

2. Decorridos seis meses sobre a recepção dos relatórios a que se refere o n.º 1 e com base nos mesmos, a Comissão transmitirá ao Parlamento Europeu e ao Conselho relatórios sobre a aplicação da presente directiva. Nestes relatórios, a Comissão indicará se e em que medida as disposições da presente directiva, tal como aplicadas nos Estados-Membros, estão a contribuir para reforçar a segurança e eficácia dos transportes marítimos e prevenir a poluição causada por navios.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 27.º

Procedimento de alteração

1. As definições do artigo 3.º, as referências a instrumentos da OMI ou da Comunidade e os anexos podem ser alterados nos termos do n.º 2 do artigo 28.º a fim de os alinhar pela legislação comunitária ou internacional que tenha sido aprovada, alterada ou que tenha entrado em vigor, desde que dessas alterações não resulte um alargamento do âmbito de aplicação da presente directiva.

2. Além disso, os anexos I, III e IV podem ser alterados nos termos do n.º 2 do artigo 28.º, à luz da experiência adquirida com a aplicação da presente directiva, desde que dessas alterações não resulte um alargamento do seu âmbito de aplicação.

Artigo 28.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. O comité aprovará o seu regulamento interno.

Artigo 29.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até ... (**), e informar imediatamente a Comissão desse facto.

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

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

Artigo 30.º

A Directiva 93/75/CEE do Conselho é revogada com efeitos a partir de ... (**).

Artigo 31.º

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 32.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em ...

Pelo Parlamento Europeu

A Presidente

Pelo Conselho

O Presidente

(*) Três anos a contar da data a que se refere o n.º 1 do artigo 29.º

(**) Dezoito meses após a data de entrada em vigor da presente directiva.

ANEXO I

LISTA DAS INFORMAÇÕES A COMUNICAR

1. Informações a comunicar em conformidade com o artigo 4.º — Informações gerais

- a) Identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI)
- b) Porto de destino
- c) Hora prevista de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotos, conforme exigido pela autoridade competente, e hora prevista de partida desse porto
- d) Número total de pessoas a bordo

2. Informações a comunicar em conformidade com o artigo 12.º — Informações sobre a carga

- a) Designação técnica exacta das mercadorias perigosas ou poluentes, números ONU atribuídos, se existirem, classes de risco OMI determinadas em conformidade com os Códigos IMDG, IBC e IGC e, quando adequado, categoria do navio exigida para as cargas INF, tal como definido na regra VII/14.2, quantidades dessas mercadorias e, caso sejam transportadas em unidades de transporte que não sejam cisternas, respectivos números de identificação
- b) Endereço onde podem ser obtidas informações pormenorizadas sobre a carga

3. Informações a comunicar em conformidade com o artigo 13.º*A. Informações gerais*

- a) Identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI)
- b) Porto de destino
- c) Para um navio que deixe um porto de um Estado-Membro: hora prevista de partida desse porto ou da estação de pilotos, conforme exigido pela autoridade competente, e hora prevista de chegada ao porto de destino
- d) Para um navio proveniente de um porto localizado fora da Comunidade e que se dirija a um porto de um Estado-Membro: hora prevista de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotos, conforme exigido pela autoridade competente
- e) Número total de pessoas a bordo

B. Informações sobre a carga

- a) Designação técnica exacta das mercadorias perigosas ou poluentes, números ONU atribuídos, se existirem, classes de risco OMI determinadas em conformidade com os códigos IMDG, IBC e IGC e, quando adequado, categoria do navio na acepção do Código INF, quantidades dessas mercadorias e sua localização a bordo e, caso sejam transportadas em unidades de transporte que não sejam cisternas, respectivos números de identificação
- b) Confirmação da presença a bordo de lista, manifesto ou plano de carga adequado que especifique as mercadorias perigosas ou poluentes transportados e sua localização no navio
- c) Endereço onde podem ser obtidas informações pormenorizadas sobre a carga

4. Informações referidas no artigo 5.º

- A. Identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI)
- B. Data e hora
- C. ou D. Posição em latitude e longitude ou azimute verdadeiro e distância em milhas náuticas a partir de um ponto de referência claramente identificado
- E. Rumo

- F. Velocidade
 - I. Porto de destino e hora prevista de chegada
 - P. Carga e, havendo mercadorias perigosas a bordo, quantidade e classe OMI
 - T. Endereço para comunicação de informações sobre a carga
 - W. Número total de pessoas a bordo
 - X. Informações diversas:
 - características e quantidade estimada do combustível de bancas, para os navios que transportem mais de 5 000 toneladas de combustível de bancas,
 - condições de navegação
5. O comandante do navio deve comunicar imediatamente à autoridade competente ou à autoridade portuária interessada qualquer alteração às informações comunicadas nos termos do presente anexo.
-

ANEXO II

PRESCRIÇÕES APLICÁVEIS AOS EQUIPAMENTOS DE BORDO

I. SISTEMA DE IDENTIFICAÇÃO AUTOMÁTICA (AIS)

1. Navios construídos em ou após 1 de Julho de 2002

Os navios de passageiros, quaisquer que sejam as suas dimensões, e todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 300 construídos em ou após 1 de Julho de 2002, que escalem um porto de um Estado-Membro, devem satisfazer a obrigação de instalação e utilização de equipamento prevista no artigo 6.º

2. Navios construídos antes de 1 de Julho de 2002

Os navios de passageiros, quaisquer que sejam as suas dimensões, e todos os navios com uma arqueação bruta igual ou superior a 300 construídos antes de 1 de Julho de 2002 que escalem um porto de um Estado-Membro devem satisfazer a obrigação de instalação e utilização de equipamento prevista no artigo 6.º de acordo com o seguinte calendário:

- a) Navios de passageiros: até 1 de Julho de 2003;
- b) Navios-tanque: o mais tardar por ocasião da primeira vistoria do equipamento de segurança efectuada após 1 de Julho de 2003;
- c) Navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanque, de arqueação bruta igual ou superior a 50 000: até 1 de Julho de 2004;
- d) Navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanque, de arqueação bruta igual ou superior a 10 000 mas inferior a 50 000: até 1 de Julho de 2005;
- e) Navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanque, de arqueação bruta igual ou superior a 3 000 mas inferior a 10 000: até 1 de Julho de 2006;
- f) Navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanque, de arqueação bruta igual ou superior a 300 mas inferior a 3 000: até 1 de Julho de 2007.

Os Estados-Membros podem isentar os navios de passageiros com arqueação bruta inferior a 300 que efectuem tráfego doméstico da aplicação dos requisitos relativos ao AIS estabelecidos no presente anexo.

II. SISTEMAS DE REGISTO DOS DADOS DE VIAGEM (VDR)

1. Os navios das categorias a seguir indicadas que escalem um porto de um Estado-Membro da Comunidade devem estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem que satisfaça as normas de funcionamento previstas na Resolução A 861(20) da OMI e as normas de ensaio definidas na norma n.º 61996 da Comissão Electrotécnica Internacional:

- a) Navios de passageiros construídos em ou após 1 de Julho de 2002: até ... (*);
- b) Navios de passageiros *ro-ro* construídos antes de 1 de Julho de 2002: o mais tardar na primeira vistoria em ou após 1 de Julho de 2002;
- c) Navios de passageiros, à excepção dos navios de passageiros *ro-ro*, construídos antes de 1 de Julho de 2002: até 1 de Janeiro de 2004;
- d) Navios, à excepção dos navios de passageiros, de arqueação bruta igual ou superior a 3 000 construídos em ou após 1 de Julho de 2002: até ... (*).

2. Os navios das categorias a seguir indicadas construídos antes de 1 de Julho de 2002 que escalem um porto de um Estado-Membro devem estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem que satisfaça as normas pertinentes da OMI:

- a) Navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 20 000: até à data fixada pela OMI ou, na falta de uma decisão da OMI, até 1 de Janeiro de 2007;
- b) Navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 3 000 mas inferior a 20 000: até à data fixada pela OMI ou, na falta de uma decisão da OMI, até 1 de Janeiro de 2008.

3. Os Estados-Membros podem isentar dos requisitos relativos ao registo de dados de viagem estabelecidos na presente directiva os navios de passageiros que efectuem unicamente tráfego doméstico em águas marítimas não abrangidas pela categoria A, tal como referido no artigo 4.º da Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros⁽¹⁾.

(*) Data de entrada em vigor da presente directiva.

(1) JO L 144 de 15.5.1998, p. 1.

ANEXO III

MENSAGENS ELECTRÓNICAS

1. Os Estados-Membros devem criar e manter as infra-estruturas necessárias para permitir a transmissão, recepção e conversão de dados entre os sistemas que utilizam a sintaxe XML ou Edifact, com base nos sistemas de comunicação internet ou X.400.
2. A Comissão deve desenvolver e manter, em consulta com os Estados-Membros, um «documento de controlo da interface» que descreva as possibilidades do sistema em termos de hipóteses de mensagens, de funções das mensagens e da relação entre as mensagens. Dever-se-á especificar a temporização das mensagens e os seus resultados, assim como os protocolos e parâmetros de intercâmbio de dados. O documento de controlo da interface deverá ainda especificar o conteúdo dos dados das funções da mensagem exigidas e descrever essas mensagens.
3. Estes procedimentos e infra-estruturas deverão incluir, sempre que exequível, as obrigações de notificação e de intercâmbio de informações resultantes do disposto noutras directivas, tal como a Directiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Novembro de 2000, relativa aos meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ JO L 332 de 28.12.2000, p. 81.

ANEXO IV

MEDIDAS QUE OS ESTADOS-MEMBROS PODEM TOMAR EM CASO DE RISCO PARA A SEGURANÇA MARÍTIMA E A PROTECÇÃO DO AMBIENTE

(em aplicação do n.º 1 do artigo 19.º)

Quando, no seguimento de um incidente ou em circunstâncias do tipo das descritas no artigo 17.º, que afectem um navio, a autoridade competente do Estado-Membro interessado considere, no quadro do direito internacional, que é necessário afastar, reduzir ou eliminar um perigo grave e iminente que ameaça o seu litoral ou interesses conexos, a segurança dos outros navios e a segurança das suas tripulações e passageiros ou das pessoas em terra, ou proteger o meio marinho, a referida autoridade pode nomeadamente:

- a) Restringir os movimentos do navio ou impor-lhe um itinerário. Esta exigência não afecta a responsabilidade do comandante na segurança do governo do seu navio;
 - b) Notificar o comandante do navio para que elimine o risco para o ambiente ou a segurança marítima;
 - c) Enviar a bordo do navio uma equipa de avaliação com a missão de determinar o grau de risco, assistir o comandante na correcção da situação e manter informado o centro costeiro competente;
 - d) Intimar o comandante a seguir para um local de refúgio, em caso de perigo iminente, ou impor a pilotagem ou o reboque do navio.
-

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

No quadro do processo de co-decisão (artigo 251.º CE) o Conselho chegou, em 28 de Junho de 2001, a uma orientação geral relativamente à directiva sobre o acompanhamento do tráfego marítimo ⁽¹⁾. Depois de ter analisado os resultados da primeira leitura efectuada pelo Parlamento Europeu em 14 de Junho de 2001 ⁽²⁾, e após revisão jurídica e linguística, o Conselho adoptou a presente posição comum em 19 de Dezembro de 2001.

Esta directiva situa-se no contexto da segunda comunicação da Comissão sobre a segurança marítima que surge na sequência do naufrágio do «Erika» e visa contribuir para uma maior segurança marítima e reduzir as consequências ambientais possíveis de um acidente marítimo. Os objectivos são realizados por uma extensão das obrigações de declaração dos navios antes de entrarem nas águas dos Estados-Membros, através da utilização do EDI (intercâmbio electrónico de dados) e de sistemas de identificação automática dos navios (sistema AIS), por uma cooperação acrescida entre os Estados-Membros e por um acompanhamento mais aproximado dos navios que representam um risco especial para a segurança marítima e o ambiente.

O Conselho teve em conta, na sua tomada de posição, o parecer do Parlamento Europeu em primeira leitura, os pareceres do Comité Económico e Social ⁽³⁾ e do Comité das Regiões ⁽⁴⁾, bem como a proposta alterada da Comissão ⁽⁵⁾.

II. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

A abordagem escolhida pelo Conselho relativamente a esta proposta da Comissão baseia-se em considerações semelhantes às apontadas pela Comissão e pelo Parlamento. Tendo em vista melhorar a segurança marítima e a prevenção da poluição marítima e das zonas costeiras, há que instaurar um sistema de informação obrigatório mais completo e que seja objecto de intercâmbio entre autoridades competentes no que diz respeito aos movimentos dos navios que transportam matérias perigosas ou poluentes. Haverá também que impor aos navios que fazem escala num porto europeu a instalação de equipamentos tais como o sistema de identificação automática dos navios (sistema AIS) e o registo dos dados de viagem (sistema VDR).

Esta abordagem implica igualmente a possibilidade de recomendação aos navios de não abandonarem o porto, ou outras medidas apropriadas, no caso em que as condições meteorológicas representem um risco para a segurança da vida humana ou de poluição. Está também prevista a criação de locais de refúgio que permitam acolher os navios em perigo.

Por último, o Conselho adoptou os princípios de intercâmbio de informação e de transparência acrescida, bem como a instauração de um sistema de controlo e de sanções no caso de incumprimento das disposições da directiva.

As alterações introduzidas pelo Conselho na proposta da Comissão têm por objectivo clarificar as obrigações dos Estados-Membros e permitir uma resposta mais eficaz das autoridades nacionais perante acidentes e situações potencialmente perigosas. Trata-se designadamente de medidas de detecção e de prevenção da poluição pelos navios.

⁽¹⁾ Proposta da Comissão: JO C 120 E de 24.4.2001, p. 67.

⁽²⁾ Doc. 9786/01 CODEC 580 MAR 38 ENV 321, ainda não publicado no JO.

⁽³⁾ JO C 221 de 7.8.2001, p. 45.

⁽⁴⁾ JO C 357 de 14.12.2001, p. 1.

⁽⁵⁾ JO C 362 E de 18.12.2001, p. 255.

III. ALTERAÇÕES DO PARLAMENTO

A presente posição comum aprovada pelo Conselho toma largamente em conta a posição assumida pelo Parlamento Europeu em primeira leitura. O Conselho retoma os elementos essenciais das alterações adoptadas pelo Parlamento Europeu. Concretamente, esses elementos dizem nomeadamente respeito:

- à obrigação da instalação de um sistema AIS em todos os navios que fazem escala no porto de um Estado-Membro (artigo 6.º),
- ao intercâmbio de informações obtidas no âmbito dos sistemas de organização do tráfego (artigos 7.º e 9.º),
- à definição das modalidades de acolhimento de navios em perigo, tendo em conta os trabalhos da OMI na matéria (artigo 20.º),
- à necessidade de avaliação da aplicação da directiva num prazo razoável após a sua entrada em vigor e a apresentação de um relatório circunstanciado pela Comissão ao Parlamento e ao Conselho (artigo 26.º).

O Conselho reteve uma formulação diferente da proposta pelo Parlamento no que diz respeito às medidas em caso de condições meteorológicas excepcionalmente desfavoráveis (artigo 18.º). Considerou no entanto princípios similares aos definidos pelo Parlamento, a saber:

- respeito da autonomia de decisão do comandante do navio, depois de este ter sido devidamente informado das condições meteorológicas,
- possibilidade de um Estado-Membro fazer recomendações ou tomar outras medidas apropriadas, sem prejuízo da decisão final do comandante,
- utilização de previsões fornecidas por um serviço de informações meteorológicas qualificado e reconhecido como base para as recomendações ou outras medidas apropriadas.

No que diz respeito à questão da instalação de um sistema de registo de dados de viagem («caixas negras») (artigo 10.º), o Conselho continua a considerar que, na medida do possível, se deveria tentar encontrar uma solução no quadro mais amplo da OMI. No entanto, considera igualmente que a União deve poder legislar de maneira autónoma caso os trabalhos da OMI não progridam de maneira satisfatória. Por esse motivo, introduziu a obrigação de instalação do sistema VDR para todos os navios, incluindo os cargueiros existentes, quer de acordo com o calendário a definir no quadro da OMI, quer em datas anteriores a 1 de Janeiro de 2008 (consoante as categorias de navios), na ausência de decisão da OMI. A fim de melhorar a prevenção de tais acidentes, o Conselho seguiu o Parlamento Europeu, exigindo que os dados recolhidos pelos sistemas VDR sejam utilizados no inquérito efectuado após um acidente marítimo e publicados no termo desse inquérito.

O Conselho decidiu, ao invés, seguir a Comissão que não pôde aceitar as alterações do Parlamento no que diz respeito:

- a medidas específicas relativas ao mar Báltico,
- à obrigação de equipar as zonas de refúgio, bem como os elementos referentes aos custos ligados ao acolhimento dos navios em perigo,
- à indicação da capacidade do porão,
- à obrigação de fornecer um relatório das sociedades de classificação aos centros costeiros que operam o sistema de comunicados obrigatório,
- à indicação da classificação «gelo» do navio,
- à antecipação das datas de entrada em vigor da obrigação da instalação de sistemas de identificação automática (AIS).

Por último, o Conselho introduziu no texto da directiva outras modificações, que fazem eco à abordagem exposta no ponto II do presente documento e que pretendem tornar a directiva mais clara. Estas modificações dizem respeito sobretudo:

- à obrigação específica de os Estados-Membros assegurarem um acompanhamento e tomarem todas as medidas necessárias e adequadas para garantir que os requisitos previstos na directiva sejam cumpridos por todos os implicados no transporte marítimo (artigo 1.º);
 - à distinção e clarificação das disposições relativas aos diferentes equipamentos: sistemas de identificação automática (AIS) (artigo 6.º), sistemas de organização do tráfego (artigo 7.º), serviços de tráfego marítimo (VTS) (artigo 8.º), sistemas de registo dos dados de viagem (VDR) (artigo 10.º);
 - à clarificação das obrigações de informação para os navios considerados como um risco potencial para a navegação ou uma ameaça para a segurança marítima, a segurança das pessoas ou o ambiente (artigo 16.º);
 - ao respeito do princípio de subsidiariedade em matéria de sanções aplicáveis em caso de violação das disposições nacionais adoptadas nos termos da directiva (artigo 25.º).
-