



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 23.11.2005
COM(2005) 590 final

2005/0240 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes
no sector do transporte marítimo e altera as Directivas 1999/35/CE e 2002/59/CE**

(Apresentada pela Comissão)

{SEC(2005) 1515}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1) CONTEXTO DA PROPOSTA

- **Justificação e objectivos da proposta**

O objectivo geral da proposta da Comissão é reforçar a segurança marítima, estabelecendo à escala comunitária directrizes claras para a realização dos inquéritos técnicos e a partilha da experiência na sequência de acontecimentos de mar graves.

Os ensinamentos retirados das catástrofes ocorridas e a intervenção de comissões de inquérito que trazem à luz as suas causas mais marcantes tiveram um impacto decisivo na evolução da segurança marítima.

A inexistência de um dispositivo que possibilite a realização de inquéritos técnicos adequados e a partilha da experiência na sequência de acidentes, a fim de evitar que as catástrofes se repitam, é uma lacuna notória da política de segurança marítima da União Europeia.

Em 2001, no seu Livro Branco “A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das escolhas”, a Comissão assinalava a necessidade crescente de inquéritos técnicos independentes, assentes na análise das circunstâncias e das causas do acidente ou incidente e cujos resultados se orientassem para a prevenção dos riscos e os meios de melhorar a legislação.

Também o Parlamento Europeu assinalou tal necessidade, por ocasião dos trabalhos da comissão temporária para o reforço da segurança no mar criada a seguir ao naufrágio do petroleiro *Prestige* em 2002 (Comissão MARE). O Parlamento concluiu da necessidade de se elaborarem orientações claras na União para a realização de inquéritos independentes aos acidentes e incidentes no mar e considera que tal tarefa deveria incumbir a um órgão de investigação independente, estabelecido a nível dos Estados-Membros ou, se conveniente, a nível europeu.

- **Contexto geral**

As situações que se viveram a seguir aos acidentes dos petroleiros *Erika* e *Prestige* revelaram com grande nitidez as insuficiências da regulamentação internacional e as dificuldades com que os Estados-Membros da UE se confrontam para proceder a inquéritos técnicos, de forma satisfatória e num prazo razoável, após a ocorrência de acidentes marítimos graves.

Estas insuficiências e dificuldades contrastam de forma flagrante com o que se passa no sector dos transportes aéreos, para o qual a Comunidade Europeia dispõe, desde 1994, de regras que garantem a pronta e sistemática realização de inquéritos técnicos a acidentes e incidentes, contribuindo assim para o reforço da segurança da aviação civil.

No sector marítimo, apesar da obrigação que nos termos do direito marítimo internacional impende sobre os Estados de bandeira de efectuarem um inquérito técnico após qualquer acontecimento de mar grave e cooperarem com os outros Estados interessados, não existe nenhum dispositivo vinculativo a nível internacional que garanta o efectivo cumprimento desta obrigação.

A Organização Marítima Internacional (IMO), após um processo de reflexão que durou vários anos e um conjunto de experiências limitadas, adoptou em 27 de Novembro de 1997 uma resolução que adopta um código para a investigação de acidentes e incidentes marítimos. A aplicação das recomendações do código da IMO depende, todavia, da boa vontade dos Estados de bandeira implicados nesses acontecimentos. De facto, a contribuição de alguns Estados de bandeira para o reforço da segurança marítima através de uma gestão adequada do intercâmbio de experiências é bastante modesta, para não dizer nula.

- **Disposições em vigor no domínio da proposta**

A Directiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, prevê que os Estados-Membros investiguem os acidentes ou incidentes marítimos em que estejam envolvidos *ferries* ro-ro ou embarcações de passageiros de alta velocidade.

No quadro das medidas pós-*Erika*, a Directiva 2002/59/CE relativa ao acompanhamento do tráfego marítimo exige que os Estados-Membros sigam as recomendações do Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da IMO. Esta directiva refere igualmente a utilização das “caixas negras” dos navios para facilitar os inquéritos subsequentes a acidentes.

Finalmente, o Regulamento (CE) n.º 1406/2002 atribui à Agência Europeia da Segurança Marítima a função de facilitar a cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão na elaboração de uma metodologia comum para a investigação dos acidentes marítimos segundo os princípios acordados a nível internacional. O regulamento prevê também que a Agência preste apoio aos Estados-Membros nas actividades relacionadas com inquéritos a acidentes marítimos graves e na análise dos relatórios dos inquéritos a acidentes.

- **Coerência com as outras políticas e os objectivos da União**

A proposta integra o 3.º pacote de medidas legislativas de reforço da segurança marítima. Este pacote faz parte da prioridade “segurança” da estratégia política anual da Comissão. Ao contribuir para a prevenção do risco de catástrofes marítimas, a proposta concorre também para a prioridade “protecção do ambiente”.

2) CONSULTA DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÃO DO IMPACTO

- **Consulta das partes interessadas**

Métodos de consulta utilizados, principais sectores abrangidos e perfil geral dos inquiridos

Em Maio de 2004 e Fevereiro de 2005, a Comissão efectuou uma dupla série de reuniões de consulta com os representantes dos Estados-Membros e do sector marítimo, com base em documentos de trabalhos dos seus serviços de que constavam uma lista de perguntas sobre a abordagem a seguir e as disposições a prever relativamente ao dispositivo a instituir para os inquéritos a acidentes marítimos. A Comissão pediu aos inquiridos que lhe comunicassem por escrito as suas observações.

A Comissão recolheu ainda as informações necessárias à avaliação do impacto da proposta, com a assistência da Agência Europeia da Segurança Marítima. Os princípios que inspiram a proposta da Comissão foram discutidos com os peritos da IMO e as Administrações marítimas e órgãos de investigação dos Estados-Membros num seminário técnico organizado pela Agência em Fevereiro de 2005.

Resumo das respostas recebidas e do modo como foram tomadas em consideração

Os representantes dos Estados-Membros e do sector marítimo e os vários peritos consultados manifestaram-se inteiramente de acordo quanto à importância dos inquéritos técnicos no quadro da política de segurança marítima.

Ademais todos os interessados directos consultados estão de acordo sobre a importância de fazer investigações técnicas no que respeita a acidentes e incidentes. Consideram haver uma real necessidade de harmonizar e consolidar os diversos procedimentos de investigação existentes nos Estados-Membros, tomando como referência os princípios e recomendações da IMO. Consideram ainda que o dispositivo proposto deveria permitir um *feedback* pelo menos igual ao garantido pelo dispositivo existente no sector aéreo.

• Obtenção e utilização de pareceres técnicos

Domínios científicos/de especialização abrangidos

Segurança marítima, inquéritos técnicos subsequentes a acontecimentos de mar.

Metodologia utilizada

Recolha de pareceres, análise dos dados técnicos disponíveis (Organização Marítima Internacional, órgãos de investigação dos Estados-Membros e dos países terceiros) e da experiência adquirida com a aplicação do dispositivo comunitário que regula a realização dos inquéritos técnicos no sector da aviação civil.

Principais organizações/peritos consultados

Trabalhos da comissão temporária do Parlamento Europeu para o reforço da segurança no mar criada na sequência do naufrágio do *Prestige* em 2002 (conclusões da Comissão MARE).

Agência Europeia da Segurança Marítima, que tem, entre outras funções, a de apoiar os Estados-Membros nas actividades relacionadas com inquéritos a acidentes marítimos graves; análise dos relatórios de acidentes já elaborados.

Grupo de peritos independentes encarregado de aconselhar a Comissão sobre a estratégia em matéria de acidentes no sector dos transportes, criado por decisão da Comissão de 11 de Junho de 2003 (cf. JO L 144 de 12.6.2003).

Resumo dos pareceres recebidos e utilizados

Há um amplo consenso quanto à existência de riscos potencialmente graves, de consequências irreversíveis.

A nível da Comunidade há grandes disparidades no que respeita à realização de inquéritos independentes na sequência de acontecimentos de mar. Enquanto alguns Estados-Membros os efectuam sistematicamente, noutros os inquéritos são efectuados de forma superficial e não-sistemática. Heterogénea é também a aplicação das recomendações da IMO nesta matéria. A inexistência de directrizes claras que assegurem um mesmo nível de empenho por parte de todos os Estados-Membros é uma importante lacuna do dispositivo de segurança marítima da UE.

No contexto marítimo internacional, o mais preocupante é a incapacidade de certos Estados de bandeira de efectuarem directamente os inquéritos técnicos subsequentes a acontecimentos de mar. Verifica-se mesmo serem os Estados com maior número de acidentes com navios das suas bandeiras que proporcionalmente menos inquéritos efectuam, ou que menos difundem os seus resultados e deles tiram menos conclusões concretas, sem que este estado de coisas suscite reacções das instâncias internacionais competentes.

Meios utilizados para disponibilizar ao público as conclusões da avaliação

As conclusões da avaliação são discutidas no estudo de impacto aprofundado efectuado pela Comissão (ver a seguir). Os dados e pareceres técnicos recolhidos pela Agência Europeia da Segurança Marítima estão disponíveis no sítio Internet da Agência (www.emsa.eu.int).

• **Estudo de impacto**

Na análise dos meios de acção possíveis foram consideradas quatro alternativas:

- (1) manutenção do *statu quo* («inacção»);
- (2) iniciativa comunitária não legislativa, de incentivo à aplicação voluntária das recomendações do código da IMO pelos Estados-Membros;
- (3) proposta dos 25 Estados-Membros da UE à IMO para alteração das convenções internacionais com vista ao estabelecimento da obrigação formal de efectuar inquéritos técnicos na sequência de acontecimentos de mar;
- (4) elaboração, à escala comunitária, de directrizes claras para a realização dos inquéritos técnicos e a partilha da experiência na sequência de acontecimentos de mar graves.

O estudo do impacto potencial destas opções confirmou que:

- a opção mais adequada para resolver o problema dos inquéritos técnicos subsequentes a acontecimentos de mar, no quadro da política de segurança marítima, é a adopção de legislação comunitária;
- o instrumento escolhido (uma directiva que estabelece os princípios fundamentais que os Estados-Membros deverão seguir nos inquéritos técnicos subsequentes a acidentes ou incidentes marítimos) deverá ter por base, na medida do possível, os princípios e recomendações do código da IMO. O dispositivo proposto deverá, no entanto, proporcionar um *feedback* pelo menos

igual ao garantido pelo dispositivo existente no sector aéreo;

- a acção ao nível comunitário é urgente neste domínio, já que os inquéritos técnicos se inscrevem numa política de prevenção da ocorrência de novas catástrofes marítimas na União Europeia.

Este estudo de impacto insere-se no programa legislativo e de trabalho da Comissão e está disponível no sítio Internet da Comissão:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/impact/index_en.htm

3) ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

- **Síntese das medidas propostas**

O objectivo geral da proposta (artigo 1.º) é reforçar a segurança marítima e prevenir futuros sinistros. À semelhança do sector aéreo, o objectivo dos inquéritos técnicos no sector marítimo não é determinar, e muito menos atribuir, a responsabilidade civil ou penal, mas sim apurar as circunstâncias e investigar as causas dos acontecimentos de mar, por forma a deles retirar todos os ensinamentos possíveis para reforçar a segurança no mar.

A proposta observa as normas do direito marítimo internacional e segue as definições e recomendações do Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da IMO (artigos 2.º e 3.º). Introduce, no direito comunitário, a obrigação de realização de inquéritos técnicos pelos Estados-Membros na sequência de acidentes marítimos (artigos 5.º e 6.º).

A proposta formaliza os inquéritos técnicos no sector marítimo (artigo 4.º), dando carácter permanente ou criando órgãos especializados e atribuindo aos investigadores poderes de investigação junto de terceiros (artigo 7.º). A proposta contém também disposições relativas à cooperação entre os Estados-Membros (artigo 8.º) e entre estes e os países terceiros (artigo 9.º), bem como disposições destinadas a assegurar a preservação dos elementos de prova (artigos 10.º e 11.º) e respeitantes aos procedimentos a seguir para a elaboração, conservação e salvaguarda dos relatórios de inquérito, com vista a possibilitar o intercâmbio de experiências (artigos 12.º, 13.º, 14.º e 15.º).

Finalmente, a proposta tem em conta o papel que neste domínio incumbirá à Agência Europeia da Segurança Marítima em conformidade com o previsto no Regulamento (CE) n.º 1406/2002.

- **Base jurídica**

N.º 2 do artigo 80.º do Tratado CE.

- **Princípio da subsidiariedade**

O princípio da subsidiariedade é aplicável, na medida em que a proposta não respeita a um domínio da competência exclusiva da Comunidade.

A acção ao nível de Estado-Membro não permitiria realizar de forma suficiente os objectivos da proposta, pelas seguintes razões:

É necessário harmonizar e consolidar, a nível da Comunidade, os diferentes procedimentos aplicados pelos Estados-Membros para efeitos dos inquéritos técnicos, separar claramente os inquéritos técnicos de segurança dos inquéritos judiciais, agilizar o acesso dos investigadores ao local do acidente, a disponibilização dos elementos de prova e as entrevistas com as pessoas envolvidas e garantir a independência dos investigadores relativamente à autoridade de tutela.

A inexistência de directrizes claras para a realização dos inquéritos técnicos e a partilha da experiência adquirida, a fim de prevenir o risco de acidentes marítimos graves a nível europeu, é uma reconhecida lacuna do dispositivo de segurança marítima da UE. O facto de nem todos os Estados-Membros se empenharem da mesma forma afecta também negativamente o nível de segurança e o esforço de prevenção do risco de acidentes graves no conjunto da UE.

A acção ao nível da Comunidade permitirá realizar melhor os objectivos da proposta, pelas razões seguintes:

Uma rede coordenada, que envolva o intercâmbio de informações e possibilite, nos casos necessários, uma acção comum para detectar e prevenir em tempo útil o risco de novas catástrofes marítimas, é mais eficaz do que dispositivos isolados, para efeitos do apuramento das circunstâncias e da investigação das causas dos acontecimentos de mar com vista a retirar os ensinamentos que tais acontecimentos encerram para o reforço da segurança marítima;

A acção ao nível da Comunidade garante a realização sistemática de inquéritos técnicos na sequência de acontecimentos de mar, por parte de todos os Estados-Membros com interesses marítimos;

A realização dos inquéritos segundo uma metodologia comum que respeite os princípios acordados a nível internacional é garante da sua qualidade e eficácia;

A existência de uma rede de cooperação dos organismos de investigação possibilita a partilha do saber-fazer, a assistência técnica mútua e o estabelecimento de mecanismos eficazes de intercâmbio de experiências, a fim de prevenir o risco de ocorrência do mesmo tipo de acidentes a nível da Comunidade;

Por último, a instituição de uma base de dados e de um sistema de intercâmbio das informações técnicas representa um valor acrescentado para a acção dos Estados-Membros tendente à salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção das consequências dos acidentes marítimos para o ambiente.

A proposta limita-se a prever a efectiva aplicação na Comunidade da obrigação de efectuar inquéritos aos acidentes em conformidade com o que prevê o direito marítimo internacional. A proposta estabelece directrizes claras para a aplicação das recomendações adoptadas pela IMO com esta finalidade.

A proposta respeita, por conseguinte, o princípio da subsidiariedade.

- **Princípio da proporcionalidade**

A proposta respeita o princípio da proporcionalidade, pelas seguintes razões:

A proposta de directiva estabelece os princípios fundamentais que regulam a realização dos inquéritos técnicos subsequentes a acontecimentos de mar. Compete aos Estados-Membros tomarem as medidas que se revelem mais adequadas para a sua aplicação ao nível nacional.

A proposta tem aliás por base as disposições das convenções marítimas internacionais e as recomendações da IMO, que os Estados-Membros devem aplicar. A proposta introduz critérios mínimos de qualidade para a aplicação na prática dessas disposições e recomendações, deixando todavia aos Estados-Membros uma ampla margem de discricção. Visa, por outro lado, proporcionar um quadro para a cooperação mútua e a assistência técnica à escala europeia, quadro esse de que os Estados-Membros não dispõem actualmente.

A proposta não acarreta encargos financeiros e/ou administrativos nem para os agentes económicos nem para os cidadãos. A nível das Administrações nacionais, os Estados-Membros que actualmente não dispõem das estruturas necessárias para realizar inquéritos aos acidentes no sector marítimo deverão dotar-se dos meios administrativos necessários. As autoridades regionais e locais não deverão ser afectadas.

Em contrapartida, o *feedback* dos inquéritos contribuirá para reforçar a segurança da frota e do tráfego marítimo e reduzir, assim, os riscos associados à ocorrência de novos acidentes ou incidentes.

- **Escolha dos instrumentos**

Instrumento(s) proposto(s): directiva

Outros instrumentos não seriam adequados, pelas razões seguintes:

Um dos objectivos principais da proposta é o estabelecimento de directrizes claras para a realização de inquéritos independentes a acidentes ou incidentes no mar. Uma directiva permite, precisamente, a consagração dos princípios gerais no direito comunitário, deixando aos Estados-Membros a maior margem de discricção possível para a criação dos meios necessários.

Outros mecanismos, como a cooperação voluntária entre Estados-Membros ou a auto-regulação (inquéritos técnicos efectuados pelos agentes económicos), não seriam também adequados. De facto, as situações que se viveram depois dos acidentes do *Erika* e do *Prestige* demonstraram muito claramente as insuficiências da regulamentação internacional e as dificuldades com que os Estados-Membros da UE se confrontam para proceder a inquéritos técnicos, de forma satisfatória e num prazo razoável, após a ocorrência de acidentes marítimos graves.

4) INCIDÊNCIAS ORÇAMENTAIS

A proposta legislativa não tem incidência nas despesas operacionais do orçamento da Comunidade, prevendo-se uma incidência muito limitada nas despesas administrativas, decorrente da necessidade de assegurar o correcto acompanhamento da aplicação da directiva.

5) INFORMAÇÕES SUPLEMENTARES

- **Revogação de disposições legislativas em vigor**

A adopção da proposta acarretará a revogação de certas disposições legislativas.

- **Reexame / revisão / cláusula de caducidade**

A proposta inclui uma disposição relativa à revisão.

- **Quadro de correspondência**

Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das disposições nacionais de transposição da directiva, bem como um quadro da correspondência dessas disposições com as da directiva.

- **Espaço Económico Europeu**

O presente projecto de acto respeita a um domínio abrangido pelo Acordo EEE, pelo que a sua aplicação deverá ser alargada ao Espaço Económico Europeu.

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes
no sector do transporte marítimo e altera as Directivas 1999/35/CE e 2002/59/CE**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão¹,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu²,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões³,

Deliberando nos termos do procedimento previsto no artigo 251.º do Tratado⁴,

Considerando o seguinte:

- (1) Importa garantir um alto nível geral de segurança no transporte marítimo na Europa e não poupar esforços para reduzir o número de acidentes e incidentes marítimos.
- (2) A pronta realização de uma investigação técnica aos acidentes marítimos reforça a segurança marítima, uma vez que contribui para prevenir a recorrência de tais acidentes, cujas consequências são a perda de vidas humanas e de navios e a poluição do meio marinho.
- (3) Na sua Resolução⁵ sobre o reforço da segurança marítima, o Parlamento Europeu instou a Comissão a apresentar uma proposta de directiva relativa à investigação dos acidentes com navios.

¹ JO C [...] de [...], p. [...].

² JO C [...] de [...], p. [...].

³ JO C [...] de [...], p. [...].

⁴ JO C [...] de [...], p. [...].

⁵ 2003-2235 (INI).

- (4) O artigo 2.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (UNCLOS)⁶ estabelece o direito de os Estados costeiros investigarem as causas de qualquer acidente no seu mar territorial que possa pôr em risco vidas humanas ou o ambiente, obrigar à intervenção dos seus serviços de busca e salvamento ou afectá-los de outro modo.
- (5) O artigo 94.º da UNCLOS estabelece que os Estados de bandeira devem ordenar a abertura de uma investigação efectuada por ou perante pessoa ou pessoas devidamente qualificadas, em relação a certos acidentes marítimos ou incidentes de navegação no alto mar.
- (6) A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS, regra I/21), a Convenção Internacional das Linhas de Carga de 1966 e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973 estabelecem os deveres dos Estados de bandeira na realização de investigações relativas aos acidentes e na comunicação dos resultados pertinentes à Organização Marítima Internacional (IMO).
- (7) O [projecto de] código de aplicação dos instrumentos obrigatórios da IMO⁷ relembra o dever que impende sobre os Estados de bandeira de assegurarem que as investigações de segurança marítima são efectuadas por investigadores devidamente qualificados e competentes nas matérias em relação com os acidentes e incidentes marítimos. O código prevê ainda que os Estados de bandeira providenciem para o efeito investigadores qualificados, independentemente do local do acidente ou incidente.
- (8) Deverá ter-se em conta o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos, adoptado em Novembro de 1997 pela IMO por meio da Resolução A.849 da Assembleia, que prevê a aplicação de uma metodologia comum para a investigação dos acidentes e incidentes marítimos e a cooperação entre os Estados na identificação dos factores que para eles contribuem, bem como a Circular 953 do Comité de Segurança Marítima da IMO, que contém definições actualizadas de termos utilizados no código, e as Resoluções A.861(20) e MSC.163(78) da IMO, que dão uma definição de “*voyage data recorders*” (aparelhos de registo dos dados de viagem).
- (9) A 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 velocidade⁸, prevê que os Estados-Membros estabeleçam, no âmbito dos respectivos ordenamentos jurídicos internos, um quadro jurídico que lhes permita, bem como a qualquer outro Estado-Membro legitimamente interessado, participar, cooperar ou, quando previsto no Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos, investigar um acidente ou incidente marítimo em que esteja envolvido um *ferry* ro-ro ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade.

⁶ Acta Final da Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, 1973-1982, N.º Class 341.45 L412 1997.

⁷ Versão IMO FSI 13/WP.3 de 9 de Março de 2005.

⁸ JO L 138 de 1.6.1999, p. 1. Directiva com a redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/84/CE (JO L 324 de 29.11.2002, p. 53).

- (10) A Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Directiva 93/75/CEE do Conselho⁹, estabelece que os Estados-Membros devem dar cumprimento ao Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos e providenciar para que os resultados das investigações sejam publicados o mais depressa possível após a sua conclusão.
- (11) As investigações de acidentes e incidentes com navios de mar, ou outros navios que se encontrem em portos ou outras zonas marítimas restritas, deverão ser efectuados por um órgão ou entidade independente, ou sob a sua responsabilidade, por forma a evitar conflitos de interesse.
- (12) Os Estados-Membros deverão garantir que os seus ordenamentos jurídicos internos lhes permitam, bem como a qualquer outro Estado-Membro legitimamente interessado, participar, cooperar ou investigar acidentes com base nas disposições do Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos.
- (13) Nos termos da regra SOLAS V/20, os navios de passageiros e os outros navios de arqueação bruta igual ou superior a 3 000, construídos em ou após 1 de Julho de 2002, devem transportar aparelhos de registo dos dados da viagem (VDR) para assistência em investigações a acidentes. Dada a sua importância para a definição de uma política de prevenção de acidentes com navios, deverá exigir-se sistematicamente a presença deste equipamento a bordo dos navios que escalem portos da Comunidade em viagens nacionais ou internacionais.
- (14) Os dados fornecidos pelos VDR, e por outros dispositivos electrónicos, podem ser utilizados retrospectivamente, para investigar as causas de um acidente ou incidente marítimo, ou preventivamente, para se ganhar experiência quanto às circunstâncias que podem dar origem a tais ocorrências. Os Estados-Membros deverão assegurar que esses dados, quando disponíveis, são correctamente utilizados para ambos os fins.
- (15) Os alertas de socorro de um navio ou as informações procedentes de qualquer outra fonte que indiquem que um navio, ou as pessoas a bordo de um navio ou dele procedentes, se encontram em perigo no mar ou que, em resultado de uma ocorrência relacionada com o serviço do navio, há um risco potencial sério de danos a pessoas, à estrutura do navio ou ao ambiente, devem ser objecto de investigação ou outro tipo de exame.
- (16) O Regulamento (CE) n.º 1406/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰, prevê que a Agência Europeia de Segurança Marítima, (a seguir: “a Agência”) colabore com os Estados-Membros no desenvolvimento de soluções técnicas e lhes preste assistência técnica na aplicação da legislação comunitária. Em matéria de investigação de acidentes, é função específica da Agência facilitar a cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão na concepção de uma metodologia comum, tomando na devida conta os diferentes sistemas jurídicos dos Estados-Membros, para a

⁹ JO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

¹⁰ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1. Regulamento com a última redacção, que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 724/2004, (JO L 129 de 29.4.2004, p. 1).

investigação de acidentes marítimos, segundo os princípios acordados a nível internacional;

- (17) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1406/2002, a Agência deve facilitar a cooperação na prestação de apoio aos Estados-Membros nas actividades relacionadas com a investigação de acidentes marítimos graves e na análise dos relatórios existentes de investigação a acidentes;
- (18) As recomendações de segurança decorrentes da investigação de um acidente ou incidente deverão ser devidamente tidas em conta pelos Estados-Membros.
- (19) Como o objectivo da investigação técnica é prevenir futuros acidentes ou incidentes marítimos, as conclusões e as recomendações de segurança não devem servir para apurar responsabilidades ou imputar culpa.
- (20) Atendendo a que os objectivos da acção proposta, nomeadamente reforçar a segurança marítima na Comunidade e assim reduzir o risco de acidentes marítimos futuros, não podem ser realizados de forma suficiente pelos Estados-Membros, sendo pois, devido à dimensão ou aos efeitos da acção, melhor realizados a nível comunitário, a Comunidade pode adoptar medidas, de acordo com o princípio da subsidiariedade mencionado no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade, consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não vai além do necessário para se alcançarem aqueles objectivos.
- (21) As medidas necessárias à aplicação da presente directiva devem ser adoptadas em conformidade com o disposto na Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão¹¹.

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º
Objecto

A presente directiva tem por objectivo reforçar a segurança marítima e assim reduzir o risco de acidentes marítimos futuros:

- (a) agilizando a realização de investigações e análises adequadas em caso de acidente ou incidente marítimo e
- (b) assegurando a elaboração atempada e rigorosa dos relatórios das investigações e a proposição de medidas correctivas.

As investigações efectuadas nos termos da presente directiva não se destinam a apurar a responsabilidade nem, excepto se necessário à consecução do seu objectivo, a atribuir a culpa.

¹¹ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

Artigo 2.º
Âmbito de aplicação

1. A presente directiva aplica-se aos acidentes, incidentes e alertas de socorro marítimos que
 - (a) envolvam navios que arvorem pavilhão de Estados-Membros ou
 - (b) ocorram em zonas sobre as quais os Estados-Membros têm jurisdição, ou
 - (c) impliquem outros interesses legítimos dos Estados-Membros.
2. A presente directiva não se aplica aos acidentes, incidentes e alertas de socorro marítimos que envolvam apenas:
 - (a) navios de guerra ou de transporte de tropas e outros navios propriedade de um Estado-Membro ou por ele explorados e utilizados exclusivamente em serviços estatais de natureza não comercial;
 - (b) navios sem propulsão mecânica, navios de madeira de construção primitiva, iates e embarcações de recreio, excepto se forem tripulados e transportarem mais de 12 passageiros para fins comerciais;
 - (c) embarcações fluviais que operem em vias navegáveis interiores;
 - (d) navios de pesca de comprimento inferior a 24 metros;
 - (e) instalações fixas de perfuração ao largo.

Artigo 3.º
Definições

Para efeitos da presente directiva:

1. «SOLAS» é a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (SOLAS 74), conforme alterada pelos Protocolos de 1978 e 1988.

«Código da IMO» é o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos, adoptado pela Organização Marítima Internacional por meio da Resolução A.849 da Assembleia, de 27 de Novembro de 1997, conforme alterado.
2. Os termos a seguir enumerados têm a definição que lhes é dada no Código da IMO:
 - (a) «Acidente marítimo»
 - (b) «Acidente muito grave»
 - (c) «Incidente marítimo»
 - (d) «Inquérito a acidente ou incidente marítimo»
 - (e) «Estado legitimamente interessado».

3. Os termos «acidente grave» e «acidente menos grave» têm a definição actualizada que lhes é dada na Circular 953 do Comité de Segurança Marítima da IMO;
4. Os termos «*ferry* ro-ro» e «embarcação de passageiros de alta velocidade» têm a definição que lhes é dada no artigo 2.º da Directiva 1999/35/CE;
5. «Estado-Membro investigador principal» é o Estado-Membro que deve efectuar ou, havendo mais de um Estado legitimamente interessado, conduzir a investigação nos termos da presente directiva;
6. «Aparelho de registo dos dados de viagem» (VDR) tem a definição que lhe é dada nas Resoluções A.861(20) e MSC.163(78) da IMO;
7. «Alerta de socorro» é o sinal emitido pelo navio ou uma informação procedente de qualquer outra fonte que indica que um navio, ou as pessoas a bordo de um navio ou dele procedentes, se encontram em perigo no mar;
8. «Recomendação de segurança» é qualquer proposta feita
 - a) pelo órgão do Estado que efectua ou conduz a investigação relativa ao acidente ou incidente marítimo com base nas informações resultantes da investigação ou, caso se justifique,
 - b) pela Comissão com base numa análise de dados abstracta.

Artigo 4.º
Estatuto da investigação

1. Os Estados-Membros devem estabelecer, em conformidade com os respectivos ordenamentos jurídicos internos, as normas de investigação de acidentes ou incidentes marítimos. Tais normas devem assegurar que a investigação:
 - (a) é independente de qualquer investigação paralela, do foro penal ou outro, destinado a apurar a responsabilidade ou a atribuir a culpa e
 - (b) não é impedida, suspensa ou adiada por motivo dessa investigação.
2. As normas a estabelecer por cada Estado-Membro devem conter disposições que possibilitem:
 - (a) a cooperação e a assistência mútua nas investigações relativas a acidentes ou incidentes marítimos conduzidas por outros Estados-Membros ou a delegação noutro Estado-Membro da condução de tais investigações nos termos da presente directiva, e
 - (b) a coordenação, em estreita colaboração com a Comissão, das actividades dos respectivos órgãos de investigação, na medida do necessário à consecução dos objectivos da presente directiva.

Artigo 5.º
Deveres de proceder à investigação

1. Cada Estado-Membro deve garantir que é efectuada uma investigação pelo órgão de investigação a que se refere o artigo 8.º sempre que ocorra um acidente marítimo grave ou muito grave
 - (a) que envolva um navio do seu pavilhão, qualquer que seja o local do acidente, ou
 - (b) ocorra numa zona na qual tem jurisdição, qualquer que seja o pavilhão do navio ou navios envolvidos no acidente, ou
 - (c) implique um seu interesse legítimo, qualquer que seja o local do acidente e o pavilhão do navio ou navios envolvidos.
2. Além da investigação de acidentes graves e muito graves, compete ao órgão de investigação a que se refere o artigo 8.º determinar, uma vez estabelecidos os factos iniciais, se um acidente menos grave, um incidente marítimo ou um alerta de socorro deve ser objecto de investigação.

Na sua decisão, o órgão de investigação deve atender à gravidade do acidente ou incidente, ao tipo de navio e/ou carga envolvidos no alerta de socorro e/ou a qualquer pedido dos serviços de busca e salvamento.
3. O âmbito da investigação e os aspectos práticos da sua realização serão determinados pelo órgão de investigação do Estado-Membro investigador principal em colaboração com os órgãos congéneres de investigação dos outros Estados legitimamente interessados, da forma que melhor se considere conduzir à consecução dos objectivos da presente directiva e tendo em vista prevenir futuros acidentes e incidentes marítimos.
4. A investigação deve seguir a metodologia comum de investigação de acidentes e incidentes marítimos elaborada conforme disposto na alínea e) do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1406/2002. A adopção ou modificação de tal metodologia para efeitos da presente directiva será decidida mediante o procedimento previsto no n.º 2 do artigo 18.º.
5. A investigação deve ser aberta tão prontamente quanto possível após a ocorrência do acidente ou incidente marítimo.

Artigo 6.º
Dever de apresentar relatório

Os Estados-Membros devem estabelecer, no âmbito dos respectivos ordenamentos jurídicos internos, o dever de as autoridades competentes e/ou os participantes comunicarem imediatamente aos órgãos de investigação respectivos a ocorrência de qualquer acidente, incidente ou alerta de socorro abrangido pela presente directiva.

Artigo 7.º
Investigação conjunta

1. Em caso de acidente grave ou muito grave que implique o interesse legítimo de dois ou mais Estados-Membros, os Estados-Membros interessados devem decidir sem demora qual deles será o Estado investigador principal.

Os Estados-Membros devem abster-se de efectuar investigações paralelas relativamente ao mesmo acidente ou incidente marítimo. Devem também abster-se de tomar medidas que possam comprometer a realização de uma investigação nos casos abrangidos pela presente directiva.

2. Sob reserva de consentimento mútuo, um Estado-Membro pode delegar noutro Estado-Membro a condução numa investigação relativa a um acidente ou incidente marítimo. Também pode convidar outro Estado-Membro a participar na investigação.
3. Sempre que num acidente ou incidente marítimo ou num alerta de socorro estiver envolvido um *ferry* ro-ro ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade, o procedimento de investigação será iniciado pelo Estado-Membro em cujas águas tiver ocorrido o acidente ou incidente ou, se tiver ocorrido em águas extra-territoriais, pelo último Estado-Membro visitado pelo *ferry* ou embarcação.

O Estado em causa é responsável pela investigação e pela coordenação com os outros Estados-Membros legitimamente interessados até que se decida por mútuo acordo qual deles será o Estado investigador principal.

Artigo 8.º
Órgãos de investigação

1. Os Estados-Membros devem assegurar que a investigação de acidentes marítimos é efectuada sob a responsabilidade de uma entidade ou órgão de investigação imparcial, (a seguir designada por órgão de investigação) de carácter permanente, e por investigadores devidamente qualificados, competentes nas matérias em relação com os acidentes e incidentes marítimos.

O órgão de investigação deve ser funcionalmente independente, em especial das autoridades nacionais responsáveis em matéria de navegabilidade, certificação, inspecções, lotações, segurança da navegação, manutenção, controlo do tráfego marítimo, controlo pelo Estado do porto e exploração dos portos marítimos e, em geral, de qualquer outro interessado possam colidir com as funções que lhe são confiadas.

2. O órgão de investigação deve assegurar que os investigadores possuem conhecimentos e experiência práticos nos domínios relacionados com as suas funções de investigação normais. Deve igualmente assegurar o pronto acesso a peritos, conforme necessário.
3. As funções confiadas ao órgão de investigação podem também incluir a recolha e análise de dados relativos à segurança marítima, em especial para fins de prevenção, desde que essas actividades não comprometam a sua independência nem impliquem responsabilidades em matérias regulamentares, administrativas ou de normalização.

4. Os Estados-Membros devem, no quadro dos respectivos ordenamentos jurídicos internos e, caso se justifique, em cooperação com as autoridades responsáveis pela investigação judicial, providenciar no sentido de os investigadores dos órgãos de investigação respectivos, ou do órgão de investigação em que tiver sido delegada a função de investigar, poderem:
- (a) aceder livremente a qualquer zona relevante ou local de acidente, bem como a qualquer navio, casco ou estrutura, incluindo a carga, o equipamento e os destroços;
 - (b) proceder à imediata listagem dos elementos de prova e à busca e remoção controladas do casco, destroços e outros componentes ou matérias para perícia ou análise;
 - (c) requisitar a perícia ou análise dos elementos referidos em (b) e ter livre acesso aos respectivos resultados;
 - (d) aceder livremente, reproduzir e utilizar quaisquer informações e dados registados pertinentes, incluindo os dados dos aparelhos de registo dos dados de viagem (VDR), respeitantes ao navio, à viagem, à carga, aos tripulantes e quaisquer outras pessoas, a objectos, condições e circunstâncias;
 - (e) aceder livremente aos resultados dos exames aos corpos das vítimas ou das análises efectuadas a amostras deles retiradas;
 - (f) requisitar e ter livre acesso aos resultados dos exames efectuados a pessoas envolvidas no serviço do navio ou outras pessoas de interesse para o caso, ou das análises de amostras retiradas a essas pessoas;
 - (g) ouvir testemunhas sem a presença de pessoas cujos interesses os investigadores considerem passíveis de dificultar a investigação;
 - (h) obter os registos das vistorias e outras informações pertinentes na posse do Estado de bandeira, dos armadores, das sociedades de classificação ou de qualquer outra parte de interesse para o caso, sempre que esses interessados, ou os seus representantes, estejam estabelecidas no Estado-Membro;
 - (i) requisitar a assistência das autoridades competentes nos respectivos países, bem como dos inspectores ao serviço do Estado de bandeira ou do Estado do porto, oficiais da guarda costeira, operadores dos serviços de tráfego marítimo, equipas de busca e salvamento, pilotos e outro pessoal portuário ou marítimo.
5. Ao órgão de investigação devem ser dadas condições para intervir imediatamente depois de lhe ter sido comunicado um acidente e para obter recursos suficientes para poder exercer as suas funções de forma autónoma. Aos seus investigadores deve ser conferido um estatuto que proporcione as necessárias garantias de independência.
6. O órgão de investigação pode combinar as funções que lhe são confiadas nos termos da presente directiva com a investigação de outras ocorrências além de acidentes marítimos, desde que tal actividade não comprometa a sua independência.

Artigo 9.º
Não divulgação dos registos

Os Estados-Membros devem assegurar que os registos a seguir enumerados só são divulgados para os fins da investigação, excepto se a respectiva autoridade judiciária competente determinar que o interesse da sua divulgação prevalece sobre o impacto negativo potencial de tal acto, a nível nacional ou internacional, na investigação em curso ou em investigações futuras:

- (a) os depoimentos das testemunhas e outras declarações, relatos e notas recolhidos ou obtidos pelo órgão de investigação no decurso da investigação;
- (b) a identidade das pessoas que prestaram depoimento no contexto da investigação;
- (c) os dados médicos e os dados pessoais das pessoas envolvidas no acidente ou incidente.

Artigo 10.º
Quadro permanente de cooperação

1. Os Estados-Membros devem estabelecer, em estreita colaboração com a Comissão, um quadro permanente de cooperação que permita que os órgãos de investigação de acidentes e incidentes marítimos respectivos cooperem uns com os outros e com a Comissão na medida do necessário à consecução dos objectivos da presente directiva.
2. As regras de funcionamento do quadro permanente de cooperação e as disposições de organização necessárias serão determinadas mediante o procedimento referido no n.º 2 do artigo 18.º.
3. No âmbito do quadro permanente de cooperação, os órgãos de investigação dos Estados-Membros e a Comissão devem, em particular, acordar nas melhores formas de cooperação com vista:
 - (a) à partilha de instalações, meios e equipamento, para a perícia dos destroços e do equipamento do navio e de outros objectos de interesse para a investigação, incluindo a extracção e a análise dos dados dos aparelhos de registo dos dados de viagem e outros dispositivos electrónicos;
 - (b) à prestação mútua da assistência técnica ou pericial necessária à execução de tarefas específicas;
 - (c) à obtenção e intercâmbio de informações de interesse para a análise dos dados relativos aos acidentes e à formulação de recomendações de segurança ao nível comunitário.
 - (d) à definição de princípios comuns para o seguimento a dar às recomendações de segurança e para a adaptação dos métodos de investigação à evolução técnica e científica;

- (e) ao estabelecimento de regras de confidencialidade para o intercâmbio dos depoimentos de testemunhas e o tratamento de dados;
 - (f) à organização, quando necessário, de acções de formação para os investigadores;
 - (g) à promoção da cooperação com os órgãos de investigação de países terceiros e com as organizações internacionais de investigação de acidentes marítimos nos domínios abrangidos pela presente directiva.
4. Um Estado-Membro cujas instalações ou serviços tenham sido, ou devessem normalmente ter sido, utilizados por um navio antes de um acidente ou incidente, e que disponha de informações pertinentes para a investigação, deve facultar essas informações ao órgão de investigação que a efectua.

Artigo 11.º
Custos

Os Estados-Membros devem diligenciar no sentido de evitar a cobrança de encargos pela prestação de assistência solicitada por outros Estados-Membros para efeitos da realização de investigações nos termos da presente directiva.

Artigo 12.º – Cooperação com Estados terceiros legitimamente interessados

1. Os Estados-Membros devem cooperar, no maior grau possível, com os Estados terceiros legitimamente interessados na investigação dos acidentes marítimos.
2. Os Estados terceiros legitimamente interessados devem poder associar-se, por consentimento mútuo, a uma investigação conduzida por um Estado-Membro nos termos da presente directiva em qualquer fase da investigação.
3. A colaboração de um Estado-Membro numa investigação efectuada por um Estado terceiro legitimamente interessado não prejudica os deveres de investigação de acidentes ou incidentes marítimos e de apresentar relatório nos termos da presente directiva.

Artigo 13.º
Preservação dos elementos de prova

Os Estados-Membros devem tomar medidas para assegurar que os participantes em acidentes, incidentes ou alertas de socorro abrangidos pela presente directiva diligenciam no sentido de:

- (a) salvaguardar toda a informação contida em cartas marítimas, diários de bordo e registos electrónicos e magnéticos, nomeadamente registos vídeo, incluindo os dados dos aparelhos de registo dos dados de viagem e outros dispositivos electrónicos relativos ao período que antecedeu, em que se passou e que se seguiu ao acidente;
- (b) prevenir o apagamento por sobreposição ou outra alteração dessa informação;

- (c) proteger de interferências qualquer outro equipamento que se possa razoavelmente considerar pertinente para a investigação do acidente;
- (d) recolher e resguardar sem demora os elementos de prova para os fins de investigação e de segurança marítima no que respeita a acidentes e incidentes de mar.

Artigo 14.º

Relatórios de acidentes

1. A investigação de acidentes ou incidentes marítimos efectuada nos termos da presente directiva deve ser objecto de relatório, apresentado segundo as directrizes estabelecidas no Anexo I e publicada.
2. Os órgãos de investigação devem diligenciar no sentido de disponibilizar o relatório ao público nos 12 meses seguintes à data do acidente ou incidente. Se não for possível produzir a tempo o relatório final, deve ser publicado nos 12 meses seguintes à data do acidente ou incidente um relatório provisório.
3. O órgão de investigação do Estado-Membro investigador principal deve enviar cópia do relatório final ou provisório à Comissão. Deve ter em conta as eventuais observações da Comissão para melhorar a qualidade do relatório da forma que melhor conduza à consecução dos objectivos da presente directiva.

Artigo 15.º

Recomendações de segurança

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as recomendações de segurança formuladas pelos órgãos de investigação são devidamente tidas em conta pelos seus destinatários e, caso se justifique, executadas no respeito do direito comunitário e internacional.
2. Nos casos em que tal se justifique, o órgão de investigação ou a Comissão formularão recomendações de segurança com base numa análise de dados abstracta.
3. As recomendações de segurança ou recomendações provisórias não atribuirão nunca a culpa ou responsabilidade por um acidente.

Artigo 16.º

Sistema de alerta precoce

O órgão de investigação de um Estado-Membro que, em qualquer fase da investigação de um acidente ou incidente marítimo, considere necessária uma intervenção urgente ao nível da Comunidade para prevenir o risco de novos acidentes, deve rapidamente informar a Comissão da necessidade de emissão de um alerta precoce.

A Comissão estudará imediatamente o assunto e, se necessário, emitirá um aviso à atenção das autoridades competentes de todos os outros Estados-Membros, do sector marítimo e dos interessados directos.

Artigo 17.º
Base de dados europeia dos acidentes marítimos

1. Os dados relativos a acidentes e incidentes marítimos serão conservados e analisados por meio de uma base de dados electrónica europeia, criada pela Comissão e designada Plataforma Europeia de Informações sobre Acidentes Marítimos (EMCIP).
2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão os nomes das entidades autorizadas a aceder à base de dados.
3. Os órgãos de investigação dos Estados-Membros devem notificar os acidentes e incidentes marítimos à Comissão na forma prevista no Anexo II. Devem ainda fornecer os dados resultantes das investigações de acidentes ou incidentes marítimos à Comissão segundo o modelo da base de dados EMCIP.
4. A Comissão informará os órgãos de investigação dos Estados-Membros dos requisitos e prazos relativos aos procedimentos de notificação e de comunicação.

Artigo 18.º
Comité

1. A Comissão será assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), criado pelo artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho¹².
2. Sempre que se remeter para o presente número, aplica-se o disposto nos artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE tendo 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 fixado em dois meses.
3. O Comité adopta o seu Regulamento interno.

Artigo 19.º
Poderes de alteração

A Comissão pode actualizar as definições dadas na presente directiva e as referências feitas a actos comunitários e a instrumentos da IMO, mediante o procedimento referido no n.º 2 do artigo 18.º, a fim de as alinhar pelas medidas comunitárias ou da IMO que tenham entrado em vigor, sob reserva de se observarem os limites da presente directiva.

A Comissão pode igualmente alterar os anexos, mediante o mesmo procedimento.

¹² JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

Artigo 20.º
Medidas adicionais

Nada na presente directiva obsta a que os Estados-Membros tomem outras medidas de segurança marítima além das previstas na presente Directiva, desde que tais medidas não violem o disposto na Directiva nem comprometam a realização dos seus objectivos.

Artigo 21.º
Sanções

Os Estados-Membros estabelecerão o regime de sanções aplicáveis em caso de infracção às disposições nacionais aprovadas para efeitos da presente directiva e tomarão as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas.

Artigo 22.º
Alteração de actos em vigor

1. O artigo 12.º da Directiva 1999/35/CE é revogado.
2. O artigo 11.º da Directiva 2002/59/CE é revogado.

Artigo 23.º
Transposição

1. Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva em [...] o mais tardar. Os Estados-Membros comunicarão imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições nacionais, bem como um quadro de correspondência das referidas disposições com a presente Directiva.

As disposições adoptadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades dessa referência serão definidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adoptarem no domínio regido pela presente directiva.

Artigo 24.º
Entrada em vigor

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

Artigo 25.º
Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em [...]

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
[...]

Pelo Conselho
O Presidente
[...]

ANEXO I

Forma e conteúdo do relatório de investigação

Introdução

Nesta parte identificar-se-á o objectivo da investigação e precisar-se-á que uma recomendação de segurança não pode, em caso algum, criar uma presunção de responsabilidade ou culpa e que o relatório não é redigido, em termos de conteúdo e estilo, com o intuito de ser utilizado em acções judiciais.

(O relatório não deve fazer qualquer referência a depoimentos de testemunhas nem associar ninguém nele mencionado a pessoas que tenham prestado depoimento no decurso da investigação.)

1. Resumo

Nesta parte expor-se-ão os factos essenciais do acidente ou incidente marítimo (o que aconteceu, quando, onde e como) e declarar-se-á se do acidente ou incidente resultaram mortes, ferimentos, avarias no navio ou na carga e danos a terceiros ou ao ambiente.

2. Elementos factuais

Esta parte compreende um conjunto de secções distintas, nas quais se consignará um conjunto suficiente de informações que o órgão de investigação considere factuais e que servirão para alimentar os campos pertinentes da base de dados europeia dos acidentes marítimos e para fundamentar a análise e facilitar a compreensão do relatório.

Nestas secções consignar-se-ão, pelo menos, as seguintes informações:

2.1 Dados do navio

- Pavilhão/registo
- Identificação do navio
- Características principais
- Propriedade e gestão
- Elementos relativos à construção
- Lotação mínima de segurança
- Carga autorizada.

2.2 Dados da viagem

- Portos de escala
- Tipo de viagem

- Elementos relativos à carga
- Lotação.

2.3 Informações relativas ao acidente ou incidente marítimo

- Tipo de acidente ou incidente
- Data e hora
- Coordenadas e local do acidente ou incidente
- Envolvente exterior e interior
- Serviço e segmento da viagem do navio
- Local a bordo
- Dados relativos ao factor humano
- Consequências (para as pessoas, o navio, a carga ou o ambiente, outras).

2.4 Mobilização das autoridades costeiras e intervenções de emergência

- Entidades envolvidas
- Meios utilizados
- Celeridade da intervenção
- Medidas tomadas
- Resultados obtidos.

Além dos dados necessários e de outras informações de fundo, incluir-se-ão nesta parte do relatório os resultados dos exames ou testes efectuados e as eventuais medidas de segurança já tomadas para prevenir futuros acidentes marítimos.

3. Descrição

Nesta parte reconstituir-se-é o acidente ou incidente marítimo, na sequência cronológica das ocorrências que se passaram antes, durante e após o acidente ou incidente, e o envolvimento de cada elemento interveniente (i.e. pessoa, material, envolvente, equipamento, agente externo). O período abrangido pelo relato dependerá do intervalo de tempo em que se tiverem verificado as ocorrências acidentais que contribuíram directamente para o acidente ou incidente.

4. Análise

Esta parte compreende um conjunto de secções distintas, nas quais se efectuará a análise de cada ocorrência acidental, com observações sobre os resultados dos exames ou testes efectuados no decurso da investigação e as eventuais medidas de segurança já tomadas para prevenir acidentes marítimos futuros.

Essas secções deverão contemplar questões como:

- O contexto e o meio em que se verificou a ocorrência accidental;
- Os erros e omissões cometidos, as ocorrências envolvendo matérias perigosas, os efeitos ambientais, a falha de equipamentos e os factores externos;
- Os factores contributivos envolvendo funções de pessoas, operações de bordo, a gestão em terra ou incidências da regulamentação.

As análises e observações devem permitir que o relatório chegue a conclusões lógicas, estabelecendo todos os factores contributivos, incluindo aqueles a que estão associados riscos para os quais as defesas preconizadas, destinadas a prevenir ocorrências accidentais e/ou a eliminar ou minimizar as suas consequências, são consideradas inadequadas ou inexistentes.

5. Conclusões

Nesta parte sistematizar-se-ão os factores contributivos estabelecidos e as defesas (materiais, funcionais, simbólicas ou processuais) inexistentes ou inadequadas relativamente aos quais haverá que tomar medidas de segurança destinadas a prevenir acidentes marítimos futuros.

6. Recomendações de segurança

Esta parte do relatório conterá, caso se justifique, recomendações de segurança derivadas das análises e conclusões e relacionadas com aspectos específicos, nomeadamente a legislação, o desenho naval, os procedimentos, as inspecções, a gestão, a higiene e segurança no trabalho, a formação, os trabalhos de reparação, a manutenção, a assistência de terra e as intervenções de emergência.

As recomendações de segurança serão dirigidas às entidades mais bem colocadas para as executar, nomeadamente os proprietários e gestores de navios, as organizações reconhecidas, as autoridades marítimas, os serviços de tráfego marítimo, os serviços de emergência, as organizações internacionais do sector marítimo e as instituições europeias, com o objectivo de prevenir acidentes marítimos futuros.

Esta parte conterá também as eventuais recomendações de segurança provisórias feitas no decurso da investigação.

7. Apêndices

Caso se justifique, serão apensos ao relatório, em papel e/ou suporte electrónico, os seguintes elementos informativos (lista não exaustiva):

- Fotografias, videogravações, audiogravações, cartas marítimas, desenhos;
- Normas aplicáveis;
- Termos técnicos e abreviaturas utilizados;
- Estudos específicos no domínio da segurança;
- Diversos.

ANEXO II

DADOS A INCLUIR NA NOTIFICAÇÃO DE ACIDENTES OU INCIDENTES MARÍTIMOS

(Parte da Plataforma Europeia de Informações sobre Acidentes Marítimos)

01. Estado-Membro responsável / pessoa a contactar
02. Estado-Membro investigador
03. Função do Estado-Membro
04. Estado costeiro afectado
05. Número de Estados legitimamente interessados
06. Estados legitimamente interessados
07. Entidade notificadora
08. Hora da notificação
09. Data da notificação
10. Nome do navio
11. Número IMO / letras do distintivo do navio
12. Pavilhão do navio
13. Tipo de acidente ou incidente
14. Tipo do navio
15. Data do acidente ou incidente
16. Hora do acidente ou incidente
17. Posição - latitude
18. Posição - longitude
19. Local do acidente ou incidente
20. Porto de largada
21. Porto de destino
22. Esquema de separação do tráfego
23. Segmento da viagem

- 24. Serviço do navio
- 25. Local a bordo
- 26. Vítimas mortais:
 - Tripulantes
 - Passageiros
 - Outras pessoas
- 27. Feridos graves:
 - Tripulantes
 - Passageiros
 - Outras pessoas
- 28. Poluição
- 29. Avarias do navio
- 30. Avarias da carga
- 31. Outros danos
- 32. Breve descrição do acidente ou incidente

Nota: Os sublinhados indicam que, para o item em questão, e no caso de vários navios estarem envolvidos no acidente ou incidente, devem ser fornecidos os dados relativos a cada navio.

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. DENOMINAÇÃO DA PROPOSTA

Proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no sector do transporte marítimo e altera as Directivas 1999/35/CE e 2002/59/CE.

2. CONTEXTO GPA / OPA (gestão por actividades / orçamento por actividades)

Domínio de intervenção: Energia e Transportes

Actividades: Transporte marítimo e fluvial, intermodalidade

3. RUBRICAS ORÇAMENTAIS

3.1 Rubricas orçamentais (rubricas operacionais e rubricas de assistência técnica e administrativa conexas – antigas rubricas BA), incluindo as designações: Não aplicável

3.2 Duração da acção e da incidência financeira: Não aplicável

3.3 Características orçamentais (*acrescentar linhas, caso necessário*): Não aplicável

Rubrica orçamental	Tipo de despesas		Nova	Contribuição EFTA	Contribuições de países candidatos	Rubrica das perspectivas financeiras
	Obrigatórias/ não obrig.	Diferenciadas ¹ / não diferen. ²	SIM/ NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO	N.º [...]
	Obrigatórias/ não obrig.	Diferenciadas/ não diferen.	SIM/ NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO	N.º [...]

¹ Dotações diferenciadas.

² Dotações não diferenciadas, seguidamente referidas pela sigla DND.

4. RESUMO DOS RECURSOS

4.1 Recursos financeiros

4.1.1 Resumo das dotações de autorização (DA) e das dotações de pagamento (DP)

Milhões de euros (3 casas decimais)

Tipo de despesas	Secção n.º		Ano n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e seguintes	Total
------------------	---------------	--	----------	-------	-------	-------	-------	----------------------	-------

Despesas operacionais³

Dotações de autorização (DA)	8.1	A	0	0	0	0	0	0	0
Dotações de pagamento (DP)		B	0	0	0	0	0	0	0

Despesas administrativas incluídas no montante de referência⁴

Assistência técnica e administrativa (DND)	8.2.4	C	0	0	0	0	0	0	0
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	---

MONTANTE TOTAL DE REFERÊNCIA

Dotações de autorização		a+c	0	0	0	0	0	0	0
Dotações de pagamento		b+c	0	0	0	0	0	0	0

Despesas administrativas não incluídas no montante de referência⁵

Recursos humanos e despesas conexas (DND)	8.2.5	D	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Despesas administrativas, para além das relativas a recursos humanos e despesas conexas, não incluídas no montante de referência (DND)	8.2.6	E	0	0	0	0	0	0	0

³ Despesas fora do âmbito do capítulo xx 01 do título xx em questão.

⁴ Despesas abrangidas pelo artigo xx 01 04 do título xx.

⁵ Despesas abrangidas pelo capítulo xx 01, com excepção dos artigos xx 01 04 ou xx 01 05.

Total indicativo do custo da acção

TOTAL das DA, incluindo o custo dos recursos humanos		a+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
TOTAL das DP, incluindo o custo dos recursos humanos		b+c +d+ e	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

Informações relativas ao co-financiamento

A proposta legislativa não prevê o co-financiamento dos Estados-Membros

Milhões de euros (3 casas decimais)

Organismos co-financiadores		Ano n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e seg.	Total
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL das DA, incluindo o co-financiamento	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

4.1.2 Compatibilidade com a programação financeira

- ☒ A proposta é compatível com a programação financeira existente.
- ☐ A proposta implicará a reprogramação da rubrica correspondente das perspectivas financeiras.
- ☐ A proposta pode exigir a aplicação do disposto no Acordo Interinstitucional⁶ (i.e. instrumento de flexibilidade ou revisão das perspectivas financeiras).

4.1.3 Incidência financeira nas receitas

- ☒ A proposta não tem incidência financeira nas receitas
- ☐ A proposta tem incidência financeira – o efeito a nível das receitas é o seguinte:

NB: Todas as informações e observações relativas ao método de cálculo do efeito a nível das receitas devem ser indicadas num anexo à parte.

⁶ Ver pontos 19 e 24 do Acordo Interinstitucional.

Milhões de euros (1 casa decimal)

Rubrica orçamental	Receitas	Antes da acção [Ano n-1]	Situação após a acção					
			[Ano n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ⁷
	a) <i>Receitas em termos absolutos</i>		0	0	0	0	0	0
	b) <i>Variação das receitas</i>	Δ	0	0	0	0	0	0

4.2 Recursos humanos ETI – equivalentes a tempo inteiro (incluindo funcionários e pessoal temporário e externo) – ver mais informações no ponto 8.2.1

(Gestão pelo pessoal existente)

Necessidades anuais	Ano n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 e seg.
Recursos humanos – número total de efectivos	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

5. CARACTERÍSTICAS E OBJECTIVOS

5.1 Necessidades a satisfazer a curto ou longo prazo

A proposta legislativa visa a adopção de uma directiva que estabelece os princípios fundamentais que os Estados-Membros devem seguir na realização dos inquéritos técnicos subsequentes a acontecimentos de mar.

As medidas previstas serão aplicadas pelas Administrações dos Estados-Membros, em particular as Administrações marítimas e os serviços encarregados dos inquéritos técnicos subsequentes a acontecimentos de mar.

5.2 Valor acrescentado resultante da participação comunitária, compatibilidade da proposta com outros instrumentos financeiros e eventuais sinergias

O dispositivo proposto permitirá, em especial, a identificação atempada dos ensinamentos que poderão ser objecto de recomendações ao nível da Comunidade, com o objectivo de prevenir futuros sinistros do mesmo tipo e reduzir ou eliminar os riscos associados ao transporte marítimo a que estão expostos os cidadãos, o património e o ambiente dos Estados-Membros.

⁷ Caso necessário, devem ser acrescentadas colunas adicionais, como, por exemplo, se a duração da acção exceder 6 anos.

Haverá um valor acrescentado em termos da melhoria do nível global da segurança marítima. Não se prevêem implicações ao nível dos instrumentos financeiros.

5.3 Objectivos e resultados esperados da proposta e indicadores conexos no contexto da GPA

O objectivo geral da proposta da Comissão é o reforço da segurança marítima, mediante o estabelecimento de directrizes claras ao nível comunitário para a realização dos inquéritos técnicos subsequentes a acontecimentos de mar. As dificuldades encontradas nos inquéritos ao naufrágio dos petroleiros *Erika* e *Prestige* evidenciaram a necessidade de uma nova acção comunitária neste domínio.

No respeito das normas do direito marítimo internacional e dos direitos e obrigações dos Estados-Membros, a proposta de directiva prevê as medidas estritamente necessárias para garantir, a nível da União Europeia, a celeridade dos inquéritos técnicos subsequentes a acontecimentos de mar dos quais tenham ou pudessem ter resultado danos graves para os cidadãos, o património ou o ambiente dos Estados-Membros.

O recurso a legislação comunitária é garante da aplicação eficaz a nível da Comunidade dos princípios acordados a nível internacional e do apoio aos Estados-Membros, na qualidade de Estados de bandeira ou de Estados interessados, nas actividades relacionadas com os inquéritos a acidentes marítimos graves.

5.4 Modalidades de execução (indicativo)

Indicar seguidamente a(s) modalidade(s)⁸ escolhida(s) para a execução da acção.

☐ **Gestão centralizada**

☒ Directamente pela Comissão

☐ Indirectamente por delegação a:

☐ agências executivas

☐ organismos a que se refere o artigo 185.º do Regulamento Financeiro, criados pelas Comunidades

☐ organismos nacionais do sector público/organismos com missão de serviço público

☐ **Gestão partilhada ou descentralizada**

☐ com Estados-Membros

⁸ Se for indicada mais de uma modalidade, apresentar informações adicionais na secção “Observações” do presente ponto.

☐ com países terceiros

☐ *Gestão conjunta com organizações internacionais (especificar)*

Observações:

Não aplicável.

6. CONTROLO E AVALIAÇÃO

A proposta de directiva contém uma disposição que prevê a comunicação pelos Estados-Membros à Comissão das medidas nacionais de execução (MNE) adoptadas para transpor a directiva para o direito nacional.

A não-comunicação das MNE (ou a sua comunicação parcial) desencadeia automaticamente o processo por infracção previsto no artigo 226.º do Tratado.

Acompanhamento das actividades dos órgãos de investigação e das Administrações marítimas dos Estados-Membros pela Agência Europeia da Segurança Marítima.

6.1 Avaliação

6.1.1 Avaliação *ex-ante*

Em Maio de 2004 e Fevereiro de 2005, a Comissão efectuou uma dupla série de reuniões de consulta com os representantes dos Estados-Membros e do sector marítimo, com base em documentos de trabalhos dos seus serviços de que constavam uma lista detalhada de perguntas sobre a abordagem a seguir e as disposições a prever relativamente ao dispositivo a instituir para os inquéritos a acidentes marítimos. A Comissão pediu aos inquiridos que lhe comunicassem por escrito as suas observações.

A Comissão recolheu ainda as informações necessárias à avaliação do impacto da proposta, com a assistência da Agência Europeia da Segurança Marítima. Os princípios que inspiram a proposta da Comissão foram discutidos com os peritos da IMO e as Administrações marítimas e órgãos de investigação dos Estados-Membros num seminário técnico organizado pela Agência em Fevereiro de 2005.

Finalmente, na preparação da proposta de directiva, a Comissão foi assistida pelo grupo de peritos independentes encarregado de aconselhar a Comissão sobre a estratégia em matéria de acidentes no sector dos transportes.

Os resultados das consultas e estudos de impacto efectuados confirmaram que

- a opção mais adequada para resolver o problema dos inquéritos técnicos subsequentes a acontecimentos de mar, no quadro da política de segurança marítima, é a adopção de legislação comunitária;
- o instrumento escolhido (uma directiva que estabeleça os princípios fundamentais que os Estados-Membros deverão seguir nos inquéritos técnicos subsequentes a acidentes ou incidentes marítimos) deverá ter por base, na medida do possível, os princípios e recomendações do código da IMO. O dispositivo proposto deverá, no entanto, proporcionar um *feedback* pelo menos igual ao garantido pelo dispositivo existente no sector aéreo;
- a acção ao nível comunitário é urgente neste domínio, já que os inquéritos técnicos se inscrevem numa política de prevenção da ocorrência de novas catástrofes marítimas na União Europeia.

6.1.2 Medidas tomadas na sequência de uma avaliação intercalar/*ex-post* (lições tiradas de experiências anteriores semelhantes)

Não aplicável.

6.1.3 Condições e frequência das avaliações futuras

Não aplicável.

7. **MEDIDAS ANTI-FRAUDE**

Não aplicável.

8. INFORMAÇÕES SOBRE OS RECURSOS

8.1 Objectivos da proposta em termos de custos: **não aplicável**

Dotações de autorização em milhões de euros (3 casas decimais)

(Indicar os objectivos, acções e realizações)	Tipo de realização	Custo médio	Ano n		Ano n+1		Ano n+2		Ano n+3		Ano n+4		Ano n+5 e seguintes		TOTAL	
			N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total	N.º de realizações	Custo total
OBJECTIVO OPER. N. 1 ⁹																
Acção 1																
- Realização 1																
- Realização 2																
Acção 2...																
- Realização 1																
Subtotal Obj. 1																
OBJECTIVO OPER. N. 2																
Acção 1																
- Realização 1																
Subtotal Obj. 2																
OBJE. OPER. N.º n ¹																
Subtot. Ob. n																
CUSTO TOTAL																

⁹ Tal como descrito na secção 5.3.

8.2 Despesas administrativas

8.2.1 Recursos humanos - número e tipo de efectivos

Tipos de lugares		Pessoal a afectar à gestão da acção mediante a utilização dos recursos existentes e/ou adicionais (número de lugares/ETI)					
		Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5
Funcionários ou agentes temporários ¹⁰ (XX 01 01)	A*/AD	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Pessoal financiado ¹¹ pelo art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Outro pessoal ¹² financiado pelo art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
TOTAL		0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5

8.2.2 Descrição das funções decorrentes da acção

A directiva que estabelece os princípios para os inquéritos a acidentes no sector do transporte marítimo amplia a competência da Comunidade no domínio da segurança marítima. É necessário um reforço dos recursos humanos – estimado em ½ funcionário A – para assegurar o correcto acompanhamento da aplicação da directiva.

8.2.3 Origem dos recursos humanos (estatutários)

- ☐ Lugares actualmente afectados à gestão do programa a substituir ou a prolongar
- ☐ Lugares pré-afectados no âmbito do exercício EPA/AO relativo ao ano n
- ☐ Lugares a solicitar no próximo processo EPA/AO
- ☒ Lugares a reafectar mediante a utilização dos recursos existentes dentro do serviço gestor (reafecção interna)
- ☐ Lugares necessários para o ano n, embora não previstos no exercício EPA/AO do ano em questão

¹⁰ Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

¹¹ Cujo custo NÃO é coberto pelo montante de referência.

¹² Cujo custo está incluído no montante de referência.

8.2.4 Outras despesas administrativas incluídas no montante de referência
(XX 01 04/05 – Despesas de gestão administrativa)

Milhões de euros (3 casas decimais)

Rubrica orçamental (número e designação)	Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5 e seguintes	TOTAL
1. Assistência técnica e administrativa (incluindo custos de pessoal conexos)							
Agências de execução ¹³							0
Outras formas de assistência técnica e administrativa							0
<i>intra muros</i>							0
<i>extra muros</i>							0
Total da assistência técnica e administrativa							0

8.2.5 Custo dos recursos humanos e custos conexos não incluídos no montante de referência

Milhões de euros (3 casas decimais)

Tipo de recursos humanos	Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5 e seguintes
Funcionários e agentes temporários (06 01 01)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324
Pessoal financiado pelo art. XX 01 02 (auxiliares, PND, agentes contratados, etc.) (indicar a rubrica orçamental)	0	0	0	0	0	0
Total do custo dos recursos humanos e custos conexos (NÃO incluídos no montante de referência)	0,054	0,054	0,054	0,054	0,054	0,324

Cálculo– ***Funcionários e agentes temporários***

*(108 000 € * 0,5 = 54 000 €)*

Cálculo– ***Pessoal financiado ao abrigo do art. XX 01 02***

Não aplicável

¹³ Deve ser feita referência à ficha financeira legislativa específica relativa à(s) agência(s) de execução em questão.

8.2.6 Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência

Milhões de euros (3 casas decimais)

	Ano n	Ano n+1	Ano n+2	Ano n+3	Ano n+4	Ano n+5 e seg.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Deslocações em serviço	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Reuniões e conferências	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 – Comitês ¹⁴	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 – Estudos e consultas	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 – Sistemas de informação	0	0	0	0	0	0	0
2 Total de outras despesas de gestão (XX 01 02 11)	0	0	0	0	0	0	0
3 Outras despesas de natureza administrativa (especificar, indicando a rubrica orçamental)	0	0	0	0	0	0	0
Total das despesas administrativas, excluindo recursos humanos e custos conexos, (NÃO incluídas no montante de referência)	0	0	0	0	0	0	0

*sem incidência no orçamento actual para as deslocações em serviço

Cálculo – ***Outras despesas administrativas não incluídas no montante de referência***

Não aplicável

¹⁴ Especificar o tipo de comité e o grupo a que este pertence.