



COMISSÃO EUROPEIA

Bruxelas, 28.4.2011  
COM(2011) 232 final

**RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO**

**Relatório de avaliação da execução e do impacto das medidas tomadas por força  
da Directiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário  
de acompanhamento e de informação do tráfego de navios**

# RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

## Relatório de avaliação da execução e do impacto das medidas tomadas por força da Directiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios

### 1. INTRODUÇÃO

O objectivo da Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002<sup>1</sup>, é a instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e informação do tráfego de navios, com vista a aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo, melhorar a resposta das autoridades a incidentes, acidentes ou situações potencialmente perigosas no mar, incluindo as operações de busca e de salvamento, e contribuir para uma melhor prevenção e detecção da poluição causada pelos navios.

Para esse efeito, a directiva estabelece novas disposições no domínio da gestão dos sistemas de acompanhamento e informação do tráfego de navios, tendo em conta as normas internacionais aplicáveis aos sistemas de notificações dos navios e os serviços de tráfego marítimo, bem como a evolução tecnológica no domínio da identificação e monitorização de navios.

A directiva prevê o estabelecimento de um quadro de cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão, com vista a facilitar a criação de um sistema de acompanhamento e informação do tráfego de navios à escala da UE.

A directiva prevê também a elaboração, pelos Estados-Membros, de planos de acolhimento de navios em perigo, a fim de assegurar a disponibilidade de locais de refúgio para esses navios.

A directiva aplica-se, em geral, aos navios de arqueação bruta igual ou superior a 300 e aos paióis de combustível dos navios de capacidade superior a 5000 toneladas. O seu âmbito de aplicação abrange os navios que escalem portos da União Europeia, os navios que entrem em zonas abrangidas por sistemas de notificações obrigatórias, aprovados pela IMO e operados por Estados-Membros, e os navios envolvidos em incidentes ou acidentes na zona de busca e salvamento, na zona económica exclusiva ou numa zona equivalente de um Estado-Membro.

A eficácia da directiva depende das medidas de execução e da acção fiscalizadora dos Estados-Membros e da Comissão. Nesse contexto, e em conformidade com o artigo 26.º, n.º 1, os Estados-Membros deviam apresentar, até 5 de Fevereiro de 2007, relatórios sobre os progressos realizados na execução da directiva, em especial dos artigos 9.º, 10.º, 18.º, 20.º, 22.º, 23.º e 25.º, e, até 31 de Dezembro de 2009, relatórios sobre a execução integral da directiva. O n.º 2 do mesmo artigo prevê que a Comissão apresente um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a execução da directiva<sup>2</sup>, baseado nos relatórios dos

---

<sup>1</sup> JO L 208 de 5.8.2002, p.10

<sup>2</sup> A Directiva 2002/59/CE foi alterada pela Directiva 2009/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009 (JO L 131 de 28.5.2009, p. 101). As alterações introduzidas foram tidas em conta no presente relatório sempre que necessário.

Estados-Membros e que indique se e em que medida as disposições da directiva contribuem para reforçar a segurança e eficácia do transporte marítimo e prevenir a poluição do mar.

O presente relatório avalia a execução da directiva e o impacto das medidas tomadas.

## **2. METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO**

A execução da directiva pelos Estados-Membros comporta duas vertentes, jurídica e técnica. A execução jurídica consiste em transpor formalmente a directiva e fazer cumprir a legislação nacional que lhe dá corpo. A execução técnica consiste em instalar e fazer funcionar as infra-estruturas terrestres necessárias para a recepção e o intercâmbio de dados.

Além das medidas ao nível dos Estados-Membros, a directiva foi executada ao nível da UE com a criação do sistema de informação SafeSeaNet. Este sistema foi desenvolvido pela Comissão, em colaboração com os Estados-Membros e a Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM)<sup>3</sup> no âmbito do Grupo SafeSeaNet.

A AESM opera o sistema central SafeSeaNet e monitoriza o seu desempenho e a qualidade dos dados, 24 horas por dia. Os problemas que exigem intervenção pronta são comunicados imediatamente aos Estados-Membros. As questões relacionadas com o tráfego geral de dados são assinaladas aos Estados-Membros em relatórios trimestrais de qualidade dos dados. Estes relatórios são de grande utilidade para se avaliar a execução técnica da directiva nos Estados-Membros, uma vez que dão uma panorâmica do afluxo de dados dos sistemas nacionais ao sistema central e do intercâmbio de dados por meio do SafeSeaNet.

A AESM está a executar desde 2009, por conta da Comissão, um programa de inspecções com o fito de avaliar a execução da directiva nos Estados-Membros. Em Dezembro de 2010, a Agência tinha já efectuado oito inspecções e transmitido à Comissão os relatórios respectivos. Estes relatórios fornecem informações pormenorizadas sobre os aspectos administrativos, processuais e operacionais das medidas de execução tomadas pelos Estados-Membros. Todavia, as suas conclusões são tidas em conta no presente relatório apenas de forma geral, uma vez que as inspecções respeitam apenas a parte dos Estados-Membros.

A avaliação da execução da Directiva 2002/59/CE feita no presente relatório tem por base os relatórios dos Estados-Membros sobre a execução integral da directiva. Para a análise do intercâmbio efectivo de dados entre os Estados-Membros, utilizaram-se os relatórios trimestrais da AESM sobre a qualidade dos dados do SafeSeaNet.

## **3. EXECUÇÃO DA DIRECTIVA**

Para a execução da directiva e o desenvolvimento técnico do sistema comunitário de acompanhamento e informação do tráfego de navios partiu-se quase do zero, pelo que ambos têm avançado progressivamente desde a adopção da directiva em 2002. A primeira consistia na transposição para o direito nacional, processo este que os Estados-Membros tinham de finalizar até 5 de Fevereiro de 2004.

---

<sup>3</sup> Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima (JO L 208 de 5.8.2002, p. 1), conforme alterado.

A segunda etapa consistia na instalação das infra-estruturas terrestres necessárias para os fins da directiva, a qual tinha de estar ultimada no final de 2007 para que o intercâmbio de dados entre os sistemas nacionais pudesse iniciar-se, o mais tardar, um ano depois, no final de 2008.

Para efeitos da avaliação das medidas em curso de execução da directiva, os Estados-Membros eram obrigados a apresentar à Comissão, até 5 de Fevereiro de 2007, um relatório sobre os progressos realizados.

Por último, os Estados-Membros deviam apresentar, até 31 de Dezembro de 2009, um relatório sobre a execução integral da directiva.

### **3.1. Transposição para o direito nacional**

A maioria dos Estados-Membros comunicou à Comissão que a transposição da directiva para a ordem jurídica interna se fizera no prazo previsto, 5 de Fevereiro de 2004, ou algumas semanas mais tarde. Houve todavia alguns atrasos, e o último Estado-Membro a notificar a Comissão fê-lo apenas em Dezembro de 2005.

A Comissão abriu alguns processos por infracção, com base nas notificações dos Estados-Membros. Esses processos foram todos arquivados, o último em 2008.

### **3.2. Relatórios dos Estados-Membros sobre a execução da directiva**

A Comissão preparou um questionário para ajudar os Estados-Membros a elaborarem o relatório sobre os progressos realizados na execução da directiva, em especial dos artigos 9.º, 10.º, 18.º, 20.º, 22.º, 23.º e 25.º. Estes relatórios serviam para comprovar que no final de 2007 os Estados-Membros dispunham dos equipamentos e das instalações terrestres necessários para efeitos da aplicação da directiva e que um ano depois, o mais tardar, estava operacional o equipamento necessário para que as informações pudessem ser transmitidas aos sistemas nacionais e trocadas entre estes.

A maioria dos Estados-Membros respondeu a tempo ao questionário. Foi necessário abrir alguns processos por infracção, mas todos viriam a ser arquivados, o último em 2009.

Os relatórios respeitantes à execução integral da directiva foram apresentados no prazo devido, 31 de Dezembro de 2009, por três Estados-Membros. A maioria enviou-os em meados de Junho de 2010. Os últimos relatórios foram recebidos em Setembro de 2010.

Alguns relatórios contêm apenas informações de natureza muito geral, pelo que a Comissão enviou ofícios a solicitar esclarecimentos adicionais aos Estados-Membros seus autores.

### **3.3. Cooperação no estabelecimento da infra-estrutura e das normas técnicas**

A aplicação correcta da directiva só é possível se existir um sistema eficiente de recolha e intercâmbio electrónicos de dados entre os Estados-Membros. Para o efeito, a directiva prevê que os Estados-Membros e a Comissão cooperem no estabelecimento de ligações telemáticas entre as estações costeiras para o intercâmbio de dados relativos aos movimentos, às escalas e à carga dos navios.

O processo de desenvolvimento e estabelecimento do sistema comunitário de acompanhamento e informação do tráfego de navios (SafeSeaNet) foi conduzido no âmbito do Grupo SafeSeaNet, composto por peritos dos Estados-Membros. Inicialmente presidido

pela Comissão, o grupo passou a ser presidido pela AESM a partir de 2004 e já preparou todo um *corpus* de documentação, especificações técnicas e procedimentos operacionais tendo em vista a criação do sistema SafeSeaNet à escala da UE.

O SafeSeaNet é composto pelos sistemas nacionais e pelo sistema central, operado pela AESM. A construção e o funcionamento de todos estes sistemas obedecem às especificações e procedimentos técnicos acordados no Grupo SafeSeaNet.

O trabalho efectuado para desenvolver o SafeSeaNet e a experiência adquirida com o seu funcionamento foram tidos em conta na preparação do terceiro pacote de segurança marítima. No quadro deste pacote, a Directiva 2002/59/CE foi alterada pela Directiva 2009/17/CE, a qual confere ao SafeSeaNet um claro estatuto jurídico e estabelece as normas técnicas gerais que o sistema deve satisfazer, bem como as normas de gestão, funcionamento, desenvolvimento e manutenção. A Comissão é responsável pela gestão, desenvolvimento e supervisão do SafeSeaNet ao nível político, em cooperação com os Estados-Membros. A AESM é responsável pela execução técnica do sistema, em cooperação com os Estados-Membros e a Comissão.

A administração do SafeSeaNet é assegurada pelo grupo director de alto nível<sup>4</sup>, criado pela Decisão 2009/584/CE da Comissão, de 31 de Julho de 2009. O grupo é composto por representantes dos Estados-Membros e da Comissão. A AESM tem assento no grupo com o estatuto de observador permanente e participa activamente nos seus trabalhos.

#### **4. ASPECTOS FUNDAMENTAIS DA EXECUÇÃO DA DIRECTIVA**

Os aspectos fundamentais da execução da directiva são a transposição e a imposição das obrigações de notificação a que estão sujeitos os navios, o estabelecimento da infra-estrutura administrativa e técnica de recepção das notificações e de acompanhamento do tráfego de navios por meios técnicos (como o AIS, sistema de identificação automática dos navios), a criação e o funcionamento do SafeSeaNet e a capacidade de intervenção das autoridades em caso de acidente ou incidente.

##### **4.1. Notificações dos navios**

As obrigações de notificação servem os propósitos de identificação dos navios que demandam portos da UE, seguimento das mercadorias perigosas ou poluentes embarcadas nos navios e transmissão imediata, aos serviços de intervenção e socorro dos Estados-Membros, das informações relativas aos acidentes, incidentes e outras situações perigosas no mar.

##### Notificação prévia à entrada no porto

Esta notificação serve para identificar os navios em rota para portos dos Estados-Membros. Contém os dados gerais do navio (nome, número de identificação, porto de destino, hora prevista de chegada e partida e número de pessoas a bordo) e deve ser transmitida pelo operador, agente ou comandante do navio à autoridade portuária, regra geral com uma antecedência mínima de 24 horas (artigo 4.º).

---

<sup>4</sup> JO L 201 de 1.8.2009, p. 63

### Notificação das mercadorias perigosas ou poluentes

As mercadorias perigosas ou poluentes (hazmat) transportadas nos navios em rota para portos dos Estados-Membros devem ser notificadas pelo operador, agente ou comandante do navio à autoridade competente (artigo 13.º). Os dados técnicos das mercadorias perigosas ou poluentes entregues para transporte ou embarcadas num navio em qualquer porto da UE devem ser comunicados pelo carregador ao comandante ou ao operador do navio antes do embarque (artigo 12.º). Com o registo destas notificações no sistema, ficam à disposição dos serviços de intervenção e socorro as informações respeitantes às mercadorias perigosas e poluentes embarcadas nos navios.

### Comunicação de incidentes e acidentes ocorridos no mar

A obrigação que incumbe aos comandantes dos navios de comunicarem a ocorrência de acidentes ou incidentes (e.g. abalroamento, resvalo da carga, avaria do aparelho de governo, risco de descarga de poluentes no mar) possibilita o alerta rápido e a prontidão das operações dos serviços de intervenção e socorro dos Estados-Membros costeiros (artigo 17.º).

### Conclusões relativas às notificações dos navios

Todos os Estados-Membros transpuseram as obrigações de notificação para a ordem jurídica interna. Pode, portanto, concluir-se que a legislação conexa está estabelecida e serve o propósito para que foi concebida.

No que respeita à comunicação de incidentes e acidentes ocorridos no mar, ressalta do relatório da AESM relativo à qualidade dos dados do SafeSeaNet que os Estados-Membros não só não comunicam todos os incidentes, como têm dificuldade em identificar que comunicado enviar. Parece haver igualmente problemas técnicos na comunicação electrónica, uma vez que continuam a ser utilizados outros meios não-electrónicos, por exemplo o fax, para comunicar incidentes.

## **4.2. Acompanhamento dos movimentos dos navios e dos navios perigosos**

As instalações terrestres que recebem e tratam as informações provenientes dos AIS de bordo e dos sistemas de notificação obrigatórios e os serviços de tráfego marítimo (VTS) operados pelos Estados-Membros são os meios principais de controlar os movimentos dos navios.

### Sistema de identificação automática (AIS)

Os sinais radioeléctricos transmitidos pelos AIS embarcados nos navios podem normalmente ser recebidos a 60–80 km da estação emissora. Este sistema é, por isso, também largamente utilizado para monitorar os navios a partir de estações terrestres, muito embora o propósito original da sua instalação obrigatória a bordo como equipamento de navegação fosse a prevenção de abalroamentos.

Os Estados-Membros estão obrigados a instalar infra-estruturas terrestres de recepção e tratamento das informações provenientes dos AIS (artigo 9.º). Essas instalações deviam estar ultimadas no final de 2007 e os sistemas nacionais para a transmissão e o intercâmbio de dados entre si tinham de estar operacionais um ano depois.

Todos os Estados-Membros costeiros notificaram a transposição do artigo 9.º.

### Sistemas de notificações obrigatórias dos navios (MRS)

Os MRS servem o propósito de identificar os navios, organizar o tráfego de navios e informar os navios. Os Estados-Membros são obrigados a verificar e assegurar que todos os navios que entrem na zona de intervenção de um MRS aprovado pela IMO e operado por um ou mais Estados-Membros respeitam o sistema. Os Estados-Membros e a Comissão devem cooperar no estabelecimento de novos MRS, se considerados necessários, submetendo à IMO para aprovação as propostas correspondentes (artigo 5.º).

13 Estados-Membros costeiros operam actualmente MRS, referidos no artigo 5.º. Todos eles notificaram a transposição das obrigações previstas no artigo referido. Seis Estados-Membros participam no Western European Tanker Reporting System (WETREP), um sistema de notificações obrigatórias para os navios-tanque que transportam fuelóleos, betumes e alcatrões, aprovado pela IMO em Dezembro de 2004. Estes Estados-Membros manifestaram dúvidas quanto à obrigação de comunicarem os dados do WETREP aos outros Estados-Membros via o SafeSeaNet, pelo que os referidos dados não estão ainda disponíveis neste sistema. Entre os referidos Estados-Membros e a Comissão/AESM houve várias reuniões e tudo indica que se venha a encontrar em breve uma solução prática que permita o intercâmbio dos dados do WETREP por meio do SafeSeaNet. A Comissão acompanha de perto o evoluir da situação.

### Informações relativas aos navios que representam um perigo potencial

Um dos factores essenciais na prevenção de acidentes e incidentes é a possibilidade de identificar e monitorar os navios considerados de risco e a capacidade de intervenção das autoridades públicas, por exemplo restringindo a sua navegação. Para esse efeito, a directiva estabelece os critérios a utilizar para determinar que navios representam um perigo potencial para a navegação (artigo 16.º). Os navios envolvidos em acidentes ou incidentes no mar, que não cumpram as obrigações de notificação e informação, que não respeitem as regras de organização do tráfego ou dos VTS ou que procedam a descargas deliberadas de hidrocarbonetos no mar ou cometam outras infracções à Convenção MARPOL são considerados um perigo potencial. Os Estados-Membros são obrigados a comunicar os dados relativos a esses navios às autoridades competentes dos outros Estados-Membros.

Todos os Estados-Membros costeiros informaram que cumprem esta obrigação.

### **4.3. Sistema comunitário de acompanhamento e informação do tráfego de navios, SafeSeaNet**

A execução da directiva levou à criação do SafeSeaNet, o instrumento único à escala da UE para o intercâmbio de dados previsto na directiva. Este sistema é um excelente exemplo de cooperação entre a Comissão, os Estados-Membros e a AESM.

Conforme se explicou atrás, o SafeSeaNet é composto pela rede de sistemas nacionais, operados pelos Estados-Membros, e pelo sistema central, operado pela AESM e que constitui o ponto nodal de todo o sistema. O SafeSeaNet assegura a recepção, armazenamento, recuperação e intercâmbio de dados para fins de segurança marítima, segurança portuária, protecção do transporte marítimo, protecção do meio marinho e eficiência do tráfego e do transporte marítimos.

Os serviços de apoio marítimo da AESM desempenham um papel central na supervisão e monitorização do desempenho do sistema e da qualidade dos seus dados, em cooperação com as autoridades competentes dos Estados-Membros.

O SafeSeaNet fornece informações individualizadas sobre os navios e imagens gerais ou locais do tráfego de navios nas águas europeias.

A informação relativa ao navio inclui o nome e a identificação, a posição, o *status* (a navegar/aportado), o tipo e o porte, a hora de chegada ao porto e de partida deste, os dados da carga perigosa e os dados dos incidentes em que o navio esteve envolvido. Esta informação é armazenada no sistema, pelo que todo o historial dos movimentos do navio pode ser posteriormente retraçado.

A imagem de tráfego produzida pelo SafeSeaNet (a interface gráfica instalada pela AESM) mostra em tempo real a posição de todos os navios que se encontram nas águas europeias. Utilizando a função *zoom*, é possível visionar o tráfego num porto ou zona marítima. É possível também visionar apenas determinados tipos de navios, por exemplo os navios-tanque ou os que transportam mercadorias perigosas. Através do número IMO, é possível seguir todos os movimentos de um navio nas águas europeias.

#### **4.4. Intervenção em caso de acidente ou incidente no mar e locais de refúgio**

Em caso de incidente ou acidente, os Estados-Membros são obrigados a tomar medidas adequadas para salvaguardar a segurança da navegação e das pessoas e para proteger o meio marinho e o meio costeiro (artigo 19.º). Nessas medidas podem incluir-se restrições à navegação, a notificação ao comandante para que elimine o risco para a segurança marítima ou o meio ambiente ou a ida ao navio de uma equipa de avaliação para apurar a situação e assistir o comandante ou instruí-lo a rumar a um local de refúgio.

Os Estados-Membros estão obrigados (artigo 20.º) a elaborar planos de acolhimento nas águas sob sua jurisdição, a fim de poderem assistir os navios em perigo, e a disponibilizá-los contra pedido.

O acidente com o petroleiro PRESTIGE deu-se em Novembro de 2002, alguns meses antes da entrada em vigor da directiva. A sua relação directa com a problemática dos «locais de refúgio» levou o Conselho a aprovar conclusões<sup>5</sup> em que urgia os Estados-Membros a elaborarem planos de acolhimento de navios em perigo em locais de refúgio. O prazo de apresentação dos planos à Comissão passou, assim, de 5 de Fevereiro de 2004, como previa a directiva, para 1 de Julho de 2003.

A AESM efectuou uma avaliação documental dos planos nacionais, por conta da Comissão. Com o apoio da Agência, a Comissão efectuou visitas aos Estados-Membros para avaliar os procedimentos operacionais e recolher dados pertinentes que não figuravam nos planos originais.

Na sequência do alargamento da UE, a AESM procedeu em 2005 e 2006, por conta da Comissão, à actualização das informações respeitantes às medidas de execução e às medidas operacionais.

---

<sup>5</sup> Conclusões do Conselho «Transportes, Telecomunicações e Energia», Bruxelas, 5-6 de Dezembro de 2002, sobre a identificação de locais de refúgio.

Os resultados deste exercício revelaram-se globalmente positivos, indicando que os Estados-Membros tinham transposto para a ordem jurídica interna e executado as disposições relativas aos locais de refúgio. Colocaram-se, todavia, algumas questões quanto à celeridade e à independência do processo decisório, em virtude da divisão de responsabilidades em alguns Estados-Membros, à falta de cooperação formalizada em muitos dos Estados costeiros vizinhos da UE e às lacunas dos mecanismos de indemnização existentes. Estas questões foram tratadas quando da revisão da directiva no quadro do terceiro pacote de segurança marítima, através da introdução dos novos artigos 20.º, 20.º-A, 20.º-B e 20.º-C.

Em Abril de 2005, a Comissão apresentou ao Parlamento Europeu e ao Conselho o estudo relativo às medidas comunitárias a tomar eventualmente a fim de facilitar a recuperação e a indemnização dos custos e danos resultantes do acolhimento de navios em perigo.

A conclusão principal do estudo aponta para a necessidade de as disposições em matéria de responsabilidade e indemnização não desincentivarem o acolhimento de navios em perigo ao acarretarem um risco financeiro significativo para o Estado costeiro. O quadro jurídico vigente não acautela adequadamente este desiderato.

A pronta ratificação das convenções da IMO que regulam a responsabilidade pela poluição, em particular a Convenção HNS, por todos os Estados-Membros costeiros constituiria uma solução eficaz e consentânea com a política actual da UE.

A Comissão irá aprofundar a questão dos locais de refúgio no quadro da transposição das novas disposições da directiva referidas atrás, e em especial dos planos elaborados pelos Estados-Membros para o acolhimento de navios que precisem de assistência. Em conformidade com o novo artigo 20.º-D da directiva, a Comissão deverá apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até final de 2011, um relatório sobre os mecanismos existentes nos Estados-Membros para a compensação dos prejuízos económicos eventuais sofridos por um porto ou por um organismo em consequência do acolhimento de um navio a necessitar de assistência.

## **5. CONCLUSÕES**

### **5.1. Resultado das medidas de execução**

A execução da directiva e o estabelecimento do sistema comunitário de acompanhamento e informação do tráfego de navios iniciaram-se em 2002, envolvendo um enorme volume de trabalho legislativo e técnico e substanciais recursos financeiros, tanto a nível dos Estados-Membros como da UE. Em resultado deste esforço, finalizou-se a transposição da directiva para a legislação nacional e o sistema comunitário de acompanhamento e informação do tráfego de navios está integralmente estabelecido e operacional.

Os relatórios dos Estados-Membros relativos à execução integral da directiva e os relatórios de inspecção da AESM reforçam a impressão geral de que a directiva foi executada no essencial. A Comissão debruçar-se-á oportunamente sobre as conclusões dos relatórios e as lacunas de ordem jurídica, técnica e operacional, todas elas menores, neles identificadas.

O sistema SafeSeaNet faculta aos países participantes o acesso rápido às informações importantes respeitantes aos movimentos dos navios nas águas europeias, à carga perigosa ou poluente embarcada, por exemplo petróleo ou produtos químicos, e aos navios que representam um risco potencial para a segurança da navegação ou o meio ambiente. Todos os

22 Estados-Membros costeiros, bem como a Noruega e a Islândia, estão conectados ao sistema central SafeSeaNet através dos sistemas nacionais.

De acordo com os relatórios da AESM relativos à qualidade dos dados, subsistem alguns problemas técnicos que afectam o intercâmbio electrónico de dados e outros meios, como o fax, continuam a ser utilizados para transmitir alguns tipos de comunicados. No período de Janeiro a Junho de 2010, 10 dos 22 Estados-Membros costeiros transmitiram ao SafeSeaNet por via electrónica os cinco comunicados exigidos [escalas, hazmat, posição do navio (AIS), notificações obrigatórias (MRS) e incidentes]. Dos 12 que não transmitiram todos os cinco comunicados, a maioria falhou o comunicado respeitante a incidentes.

O desempenho do SafeSeaNet é avaliado no grupo director de alto nível e no grupo de peritos competente da AESM, com vista à colmatação das poucas lacunas ainda existentes. O sistema de intercâmbio electrónico de dados tinha de estar integralmente instalado em 30 de Novembro de 2010, em sintonia com a data de transposição da Directiva 2009/17/CE, que altera a Directiva 2002/59/CE, estando a Comissão a proceder ao levantamento da situação com a assistência da Agência.

## **5.2. Impacto na segurança marítima, na eficácia do transporte marítimo e na prevenção da poluição**

A informação em tempo real sobre os navios e a carga perigosa ou poluente presentes nas águas europeias fornecida pelo SafeSeaNet reforçou a capacidade decisória e a capacidade de intervenção e socorro das autoridades competentes dos Estados-Membros, bem como a cooperação entre estas autoridades.

Em vários Estados-Membros as funções associadas à directiva são asseguradas por várias autoridades. Em geral, as autoridades competentes são a administração marítima, a administração portuária, a guarda costeira e a autoridade ambiental. Segundo os Estados-Membros, a execução da directiva reforçou a cooperação e o intercâmbio de informações entre estas autoridades nacionais.

A obrigação de informar os outros Estados-Membros e de providenciar instalações terrestres de recepção dos dados dos AIS reforçou a cooperação das autoridades ao nível regional, como por exemplo, no quadro dos servidores AIS regionais.

De acordo com a recensão dos acidentes marítimos em 2009, efectuada pela AESM, diminuiu significativamente o número de acidentes nas águas da UE. Em 2009, envolveram-se em acidentes nas águas da UE 626 navios, contra 726 em 2007, e o número de marítimos mortos também decresceu, de 82 em 2007 para 52 em 2009. Nos últimos 7 anos não houve nenhum derrame importante de hidrocarbonetos.

## **5.3. Perspectivas futuras**

O terceiro pacote de segurança marítima irá melhorar ainda mais a monitorização do tráfego de navios nas águas europeias, bem como a cooperação e o intercâmbio de dados entre as autoridades marítimas. O pacote incorpora no direito da UE as prescrições internacionais relativas à utilização do sistema de identificação e seguimento de navios a longa distância (LRIT), prevê a criação do centro europeu de dados LRIT e prescreve a utilização do AIS nos navios de pesca. Paralelamente, a evolução técnica está a criar novas possibilidades de aperfeiçoamento dos sistemas de monitorização. O intercâmbio de dados previsto no terceiro

pacote de segurança marítima, especialmente na Directiva 2009/17/CE e na Directiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto<sup>6</sup>, terá um impacto significativo no SafeSeaNet. A evolução deste sistema tornará o intercâmbio de dados mais eficaz e possibilitará a intensificação das actividades de monitorização e da cooperação entre as autoridades. Exemplo concreto dessa evolução é o conceito «cintura azul» e o projecto-piloto conexo, avalizado pelo Conselho dos Ministros dos Transportes de Dezembro de 2010 e cujo propósito é facilitar o transporte marítimo intra-UE simplificando as formalidades administrativas. A exploração da capacidade existente de monitorização do transporte marítimo, designadamente o SafeSeaNet, é um elemento central deste conceito.

A iniciativa e-Maritime, lançada no quadro da política europeia de transporte marítimo, visa a utilização de sistemas avançados de informação e comunicações para promover a actividade profissional e empresarial no sector marítimo. A iniciativa centrar-se-á na interoperabilidade dos sistemas utilizados pelas autoridades marítimas, os portos e o sector marítimo, alicerçando-se nos sistemas existentes. Destes, o mais central é o SafeSeaNet.

A iniciativa de vigilância marítima integrada, lançada no quadro da política marítima integrada, visa a criação do ambiente comum de partilha da informação, através da interligação das comunidades de utilizadores, incluindo a comunidade militar. O SafeSeaNet terá um papel fundamental nesta iniciativa transsectorial enquanto fornecedor de dados com origem no sector do transporte marítimo.

---

<sup>6</sup> JO L 131 de 28.5.2009, p. 57