

DIRECTIVA 2009/18/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 23 de Abril de 2009****que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no sector do transporte marítimo e que altera as Directivas 1999/35/CE do Conselho e 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho****(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 Comissão,

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

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

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

Considerando o seguinte:

- (1) Importa garantir um elevado 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 Resolução de 21 de Abril de 2004 sobre o reforço da segurança marítima ⁽⁴⁾, o Parlamento Europeu instou a Comissão a apresentar uma proposta de directiva relativa à investigação dos acidentes com navios.

(4) O artigo 2.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de Dezembro de 1982 (a seguir designada «UNCLOS»), estabelece o direito de os Estados costeiros investigarem as causas de qualquer acidente marítimo no seu mar territorial que possa pôr em risco vidas humanas ou o ambiente, envolva a intervenção dos seus serviços de busca e salvamento ou afecte aqueles Estados de outro modo.

(5) O artigo 94.º da UNCLOS estabelece que os Estados de bandeira devem ordenar a abertura de um inquérito, efectuado por ou perante pessoa ou pessoas devidamente qualificadas, em relação a certos acidentes ou incidentes de navegação no alto mar.

(6) A regra I/21 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1 de Novembro de 1974 (a seguir designada «SOLAS 74»), a Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 5 de Abril de 1966, e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 2 de Novembro 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 (OMI).

(7) O Código de Aplicação dos Instrumentos Obrigatórios da OMI, anexo à Resolução A.996(25) da Assembleia da OMI, de 29 de Novembro de 2007, relembra o dever que impende sobre os Estados de bandeira de assegurar que as investigações de segurança marítima sejam efectuadas por investigadores devidamente qualificados e competentes nas matérias relacionadas com acidentes e incidentes marítimos. Esse Código prevê ainda que os Estados de bandeira estejam preparados para fornecer para o efeito investigadores qualificados, independentemente do local do acidente ou incidente.

⁽¹⁾ JO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 25 de Abril de 2007 (JO C 74 E de 30.3.2008, p. 546), posição comum do Conselho de 6 de Junho de 2008 (JO C 184 E de 22.7.2008, p. 23) e posição do Parlamento Europeu de 24 de Setembro de 2008 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de 26 de Fevereiro de 2009 e resolução legislativa do Parlamento Europeu de 11 de Março de 2009 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO C 104 E de 30.4.2004, p. 730.

- (8) Deverá ser tido em conta o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos, anexo à Resolução A.849(20) da Assembleia da OMI, de 27 de Novembro de 1997 (a seguir designado «Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI»), 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. Deverão igualmente ser tidas em conta a Resolução A.861(20) da Assembleia da OMI, de 27 de Novembro de 1997, e a Resolução MSC.163(78) do Comité de Segurança Marítima da OMI, de 17 de Maio de 2004, que dão uma definição de aparelhos de registo dos dados de viagem.
- (9) Os marítimos são reconhecidos como uma categoria especial de trabalhadores e, devido ao carácter global do sector dos transportes marítimos e às diferentes jurisdições com as quais poderão ter que contactar, necessitam de uma protecção especial, em particular nos contactos com as autoridades públicas. No interesse do reforço da segurança marítima, os marítimos deverão poder confiar num tratamento justo em caso de acidente marítimo. Os seus direitos humanos e a sua dignidade deverão ser permanentemente preservados, e qualquer investigação de segurança deverá ser conduzida de maneira justa e expedita. Para esse efeito, os Estados-Membros deverão, em conformidade com a sua legislação nacional, ter igualmente em conta as disposições aplicáveis das Directrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo.
- (10) Os Estados-Membros, deliberando no quadro dos seus ordenamentos jurídicos, deverão proteger as declarações das testemunhas proferidas na sequência de um acidente e evitar que essas declarações sejam utilizadas para fins distintos das investigações de segurança, a fim de evitar que sejam tomadas medidas discriminatórias ou de retaliação contra as testemunhas devido à sua participação nas investigações.
- (11) 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 *ferry* ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade ⁽¹⁾, prevê que os Estados-Membros estabeleçam, no âmbito dos respectivos ordenamentos jurídicos, um quadro legal 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 da OMI, realizar investigações sobre acidentes ou incidentes marítimos em que esteja envolvido um *ferry* ro-ro ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade.
- (12) 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 ⁽²⁾, estabelece que os Estados-Membros devem dar cumprimento ao Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI e providenciar para que os resultados das investigações sejam publicados o mais depressa possível após a sua conclusão.
- (13) A realização de investigações de segurança a acidentes e incidentes com navios de mar, ou outros navios que se encontrem em portos ou outras zonas marítimas restritas, de uma forma imparcial reveste-se de importância fundamental para apurar as circunstâncias e as causas dos acidentes ou incidentes. Essas investigações deverão, por conseguinte, ser efectuadas por inspectores qualificados, ou sob a responsabilidade de uma entidade independente dotada das competências necessárias, por forma a evitar conflitos de interesses.
- (14) Em conformidade com a sua legislação no que respeita aos poderes das autoridades responsáveis pela investigação judicial e em cooperação com estas autoridades, os Estados-Membros deverão assegurar que os responsáveis pelos inquéritos técnicos possam desempenhar a sua missão nas melhores condições possíveis.
- (15) A presente directiva não deve prejudicar a Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados ⁽³⁾.
- (16) Os Estados-Membros deverão garantir que os seus ordenamentos jurídicos lhes permitam, bem como a qualquer outro Estado-Membro legitimamente interessado, participar, cooperar ou realizar investigações sobre acidentes com base nas disposições do Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI.
- (17) Em princípio, cada acidente ou incidente marítimo deverá ser objecto de uma investigação única, realizada por um Estado-Membro ou por um Estado-Membro investigador principal, com a participação de quaisquer outros Estados legitimamente interessados. Em casos excepcionais, devidamente justificados, que envolvam dois ou mais Estados-Membros por motivos relacionados com o pavilhão do navio em causa, a localização do acidente ou a nacionalidade das vítimas, poderão ser realizadas investigações paralelas.
- (18) Sob reserva de acordo mútuo, um Estado-Membro pode delegar noutro Estado-Membro a condução de uma investigação de segurança relativa a um acidente ou incidente marítimo (a seguir denominada «investigação de segurança») ou tarefas específicas da mesma.

⁽¹⁾ JO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

⁽²⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

⁽³⁾ JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

- (19) Os Estados-Membros deverão diligenciar no sentido de evitar a cobrança de encargos pela prestação de assistência solicitada no âmbito de investigações de segurança que envolvam dois ou mais Estados-Membros. Em casos que impliquem a assistência de um Estado-Membro que não participe na investigação de segurança, os Estados-Membros deverão determinar o reembolso dos custos incorridos.
- (20) Nos termos da regra V/20 da SOLAS 74, os navios de passageiros e os outros navios de arqueação bruta igual ou superior a 3 000 toneladas, construídos em ou após 1 de Julho de 2002, devem transportar aparelhos de registo dos dados de viagem 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.
- (21) Os dados fornecidos pelos sistemas de registo dos dados de viagem, bem como 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, sejam correctamente utilizados para ambos os fins.
- (22) O Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ prevê que a Agência Europeia de Segurança Marítima (a seguir designada «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 ordenamentos jurídicos dos Estados-Membros, para a investigação de acidentes marítimos, segundo os princípios acordados a nível internacional.
- (23) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1406/2002, a Agência facilita a cooperação na prestação do apoio dado pelos Estados-Membros para as actividades de investigação e para a análise dos relatórios existentes de investigação de acidentes.
- (24) Na concepção ou alteração da metodologia comum para a investigação de acidentes e incidentes marítimos deverão ser tidas em conta todas as ilações relevantes tiradas de investigações de segurança a acidentes.
- (25) As recomendações de segurança decorrentes de uma investigação deverão ser devidamente tidas em conta pelos Estados-Membros e pela Comunidade.
- (26) Como o objectivo da investigação técnica de segurança é prevenir acidentes ou incidentes marítimos, as conclusões e as recomendações de segurança não deverão servir em caso algum para apurar responsabilidade ou imputar culpa.
- (27) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, a saber, reforçar a segurança marítima na Comunidade e reduzir assim o risco de acidentes marítimos futuros, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à dimensão ou aos efeitos da acção, ser melhor alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.
- (28) As medidas necessárias à execução da presente directiva deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽²⁾.
- (29) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para alterar a presente directiva a fim de aplicar as alterações ulteriores das convenções internacionais, dos protocolos, dos códigos e das resoluções que lhe digam respeito, e para aprovar ou alterar a metodologia comum de investigação de acidentes ou incidentes marítimos. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (30) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» ⁽³⁾, os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objecto

1. A presente directiva tem por objectivo reforçar a segurança marítima e a prevenção da poluição causada por navios e reduzir assim o risco de acidentes marítimos futuros:

⁽¹⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

⁽²⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

- a) Facilitando a realização expedita de investigações de segurança e de análises adequadas em caso de acidentes ou incidentes marítimos a fim de apurar as respectivas causas; e
- b) Assegurando a elaboração atempada e rigorosa dos relatórios das investigações e de propostas de medidas correctivas.

2. As investigações efectuadas nos termos da presente directiva não se destinam a apurar responsabilidade nem a imputar culpa. Todavia, os Estados-Membros devem assegurar que o órgão ou entidade de investigação (a seguir designado «órgão de investigação») não se abstenha de comunicar todas as causas do acidente ou incidente marítimo, dado que os resultados podem permitir a identificação de faltas ou a atribuição de responsabilidade.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A presente directiva aplica-se aos acidentes e incidentes marítimos que:

- a) Envolvam navios que arvoem bandeira dos Estados-Membros;
- b) Ocorram no mar territorial ou nas águas interiores conforme definidos na UNCLOS; ou
- c) Impliquem outros interesses legítimos dos Estados-Membros.

2. A presente directiva não se aplica aos acidentes e incidentes 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 e embarcações de recreio que não se dediquem ao comércio, 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 15 metros;
- e) Instalações fixas de perfuração ao largo.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente directiva:

1. «Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI» é o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes

Marítimos anexo à Resolução A.849(20) da Assembleia da OMI, de 27 de Novembro de 1997, na versão actualizada.

2. Os termos a seguir enumerados têm a definição que lhes é dada no Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI:

- a) «Acidente marítimo»;
- b) «Acidente muito grave»;
- c) «Incidente marítimo»;
- d) «Investigação de segurança a acidente ou incidente marítimo»;
- e) «Estado investigador principal»;
- f) «Estado legitimamente interessado».

3. O termo «acidente grave» tem a definição actualizada que lhe é dada na Circular MSC MEPC.3/Circ.3 do Comité de Segurança Marítima da OMI e do Comité de Protecção do Meio Marinho, de 18 de Dezembro de 2008.

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

5. 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.

6. «Aparelho de registo dos dados de viagem» (a seguir designado «VDR») tem a definição que lhe é dada na Resolução A.861(20) da Assembleia da OMI e na Resolução MSC.163(78) do Comité de Segurança Marítima da OMI.

7. «Recomendação de segurança» é qualquer proposta feita, inclusive para efeitos de registo e de controlo:

- a) Pelo órgão de investigação do Estado que efectua ou conduz a investigação de segurança com base nas informações resultantes da investigação; ou, conforme apropriado,
- b) Pela Comissão, com base numa análise de dados sucinta e nos resultados das investigações de segurança realizadas.

Artigo 4.º

Estatuto da investigação de segurança

1. Os Estados-Membros devem definir, de acordo com os seus ordenamentos jurídicos, o quadro legal da investigação de segurança por forma a garantir que essas investigações possam ser efectuadas com a maior eficácia e rapidez possíveis.

Em conformidade com a sua legislação e, se for caso disso, em cooperação com as autoridades responsáveis pelo inquérito judicial, os Estados-Membros devem assegurar que as investigações de segurança:

- a) Sejam independentes de quaisquer investigações paralelas, do foro penal ou outro, destinadas a apurar responsabilidade ou a imputar culpa; e
- b) Não sejam indevidamente impedidas, suspensas ou adiadas por motivo dessas investigações.

2. As normas a estabelecer pelos Estados-Membros devem conter, de acordo com o quadro permanente de cooperação referido no artigo 10.º, disposições que possibilitem:

- a) A cooperação e a assistência mútua nas investigações de segurança conduzidas por outros Estados-Membros ou a delegação noutro Estado-Membro da condução de tais investigações nos termos do artigo 7.º; e
- b) A coordenação das actividades dos respectivos órgãos de investigação, na medida do necessário à consecução dos objectivos da presente directiva.

Artigo 5.º

Dever de proceder à investigação

1. Cada Estado-Membro deve garantir que seja efectuada uma investigação de segurança pelo órgão de investigação a que se refere o artigo 8.º sempre que ocorra um acidente marítimo muito grave:

- a) Que envolva um navio que arvore a sua bandeira, qualquer que seja o local do acidente;
- b) No seu mar territorial ou nas suas águas interiores, conforme definidos na UNCLOS, qualquer que seja a bandeira do navio ou navios envolvidos no acidente; ou
- c) Que implique um interesse legítimo do Estado-Membro, qualquer que seja o local do acidente e a bandeira do navio ou navios envolvidos.

2. Além disso, no caso de acidentes graves, compete ao órgão de investigação proceder a uma avaliação prévia para determinar se deve ser efectuada uma investigação de segurança. No caso de o órgão de investigação determinar que não deve ser

efectuada uma investigação de segurança, os motivos dessa decisão devem ser registados e notificados nos termos do n.º 3 do artigo 17.º

No caso de qualquer outro acidente ou incidente marítimo, compete ao órgão de investigação determinar se deve ser efectuada uma investigação de segurança.

Nas decisões a que se referem o primeiro e o segundo parágrafos, o órgão de investigação deve atender à gravidade do acidente ou incidente marítimo, ao tipo de navio e/ou carga envolvidos e à possibilidade de os resultados da investigação de segurança poderem contribuir para a prevenção de acidentes e incidentes futuros.

3. O âmbito da investigação de segurança e os aspectos práticos da sua realização são 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.

4. Nas investigações de segurança, o órgão de investigação deve respeitar a metodologia comum de investigação de acidentes e incidentes marítimos elaborada conforme o disposto na alínea e) do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1406/2002. Os investigadores podem afastar-se dessa metodologia em casos específicos se tal se revelar necessário, com base na sua apreciação profissional, e se for necessário para alcançar os objectivos da investigação. A Comissão aprova ou altera a metodologia para efeitos da presente directiva, tendo em conta todas as ilações relevantes tiradas de investigações de segurança.

Essa medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 19.º

5. As investigações de segurança devem ser abertas tão prontamente quanto possível após a ocorrência do acidente ou incidente marítimo e, em qualquer caso, no prazo máximo de dois meses após a sua ocorrência.

Artigo 6.º

Dever de notificação

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

Artigo 7.º

Condução e participação em investigações de segurança

1. Em princípio, cada acidente ou incidente marítimo deve ser objecto de uma investigação única, realizada por um Estado-Membro ou por um Estado-Membro investigador principal, com a participação de quaisquer outros Estados-Membros legitimamente interessados.

Em caso de investigações de segurança que envolvam dois ou mais Estados-Membros, os Estados-Membros interessados devem pois cooperar para decidir sem demora qual deles será o Estado-Membro investigador principal. Devem diligenciar no sentido de determinar as modalidades da investigação. No âmbito deste acordo, outros Estados legitimamente interessados devem ter os mesmos direitos e o mesmo acesso às testemunhas e às provas que o Estado-Membro que efectua a investigação de segurança. Devem igualmente ter direito a que o seu ponto de vista seja tomado em conta pelo Estado-Membro investigador principal.

A realização de investigações de segurança paralelas relativamente ao mesmo acidente ou incidente marítimo deve ser estritamente limitada a casos excepcionais. Nesses casos, os Estados-Membros devem notificar a Comissão das razões por que realizaram essas investigações paralelas. Os Estados-Membros que realizem investigações de segurança paralelas devem cooperar entre si. Em especial, os órgãos de investigação envolvidos devem proceder ao intercâmbio de todas as informações relevantes recolhidas durante as respectivas investigações, em particular a fim de chegarem, tanto quanto possível, às mesmas conclusões.

Os Estados-Membros devem abster-se de tomar medidas que possam impedir, suspender ou adiar indevidamente a realização de uma investigação de segurança abrangida pela presente directiva.

2. Sob reserva do disposto no n.º 1, cada Estado-Membro é responsável pela investigação de segurança e pela coordenação com os outros Estados-Membros legitimamente interessados até que se decida de comum acordo qual deles será o Estado investigador principal.

3. Sem prejuízo das suas obrigações decorrentes da presente directiva e do direito internacional, os Estados-Membros podem, numa base casuística e de comum acordo, delegar noutro Estado-Membro a condução de uma investigação de segurança ou tarefas específicas para esse efeito.

4. Sempre que num acidente ou incidente marítimo estiver envolvido um *ferry* ro-ro ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade, a investigação de segurança deve ser iniciada pelo Estado-Membro em cujo mar territorial ou em cujas águas interiores, conforme definidos na UNCLOS, tiver ocorrido o acidente ou incidente ou, se tiver ocorrido noutras águas, pelo último Estado-Membro visitado por esse *ferry* ou essa embarca-

ção. Esse Estado é responsável pela investigação de segurança e pela coordenação com os outros Estados-Membros legitimamente interessados até que se decida de comum acordo qual deles será o Estado investigador principal.

Artigo 8.º

Órgãos de investigação

1. Os Estados-Membros devem assegurar que a investigação de segurança seja efectuada sob a responsabilidade de um órgão de investigação imparcial, de carácter permanente, dotado das competências necessárias, e por investigadores devidamente qualificados, competentes nas matérias relacionadas com acidentes e incidentes marítimos.

A fim de efectuar uma investigação de segurança de modo imparcial, o órgão de investigação deve ser independente, no que respeita à sua organização, à sua estrutura legal e ao seu processo de tomada de decisões, de qualquer outro interessado cujos interesses possam colidir com as funções que lhe são confiadas.

Os Estados-Membros sem litoral que não tenham navios nem embarcações que arvore a sua bandeira devem designar um ponto de contacto independente para cooperar na investigação nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 5.º

2. O órgão de investigação deve assegurar que os investigadores possuam conhecimentos e experiência práticos nos domínios relacionados com as suas funções normais de investigação. Deve igualmente assegurar o pronto acesso a conhecimentos especializados, 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. No quadro dos respectivos ordenamentos jurídicos, os Estados-Membros devem assegurar que os investigadores dos seus órgãos de investigação, ou o órgão de investigação em que tiver sido delegada a função de investigar, se for caso disso em cooperação com as autoridades responsáveis pelo inquérito judicial, disponham de todas as informações relevantes para a condução da investigação de segurança e, portanto, possam:

- a) Aceder livremente a qualquer zona relevante ou a qualquer local de acidente, bem como a qualquer navio, casco ou estrutura, incluindo a carga, o equipamento e os destroços;
- b) Proceder à listagem imediata dos elementos de prova e à busca e remoção controladas do casco, dos destroços e de outros componentes ou matérias para perícia ou análise;
- c) Requisitar a perícia ou análise dos elementos referidos na alínea b) e aceder livremente aos respectivos resultados;

- d) Aceder livremente, reproduzir e utilizar todas as informações e dados registados pertinentes, incluindo os dados dos 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 aceder livremente aos resultados dos exames efectuados a pessoas envolvidas no serviço do navio ou a outras pessoas de interesse para o caso, ou das análises de amostras retiradas dessas pessoas;
- g) Ouvir testemunhas sem a presença de pessoas cujos interesses possam ser considerados passíveis de dificultar a investigação de segurança;
- 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 com interesse no caso, sempre que essas partes ou os seus representantes estejam estabelecidos no Estado-Membro em causa;
- i) Requisitar a assistência das autoridades competentes nos respectivos Estados, incluindo os 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. O órgão de investigação deve dispor de 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. Os seus investigadores devem gozar de um estatuto que lhes 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

Confidencialidade

Sem prejuízo da Directiva 95/46/CE, os Estados-Membros devem assegurar, no quadro dos seus ordenamentos jurídicos, que os registos a seguir enumerados só sejam divulgados para os fins da investigação de segurança, excepto se a autoridade competente desse Estado-Membro determinar que existe um interesse público superior na sua divulgação:

- a) Depoimentos das testemunhas e outras declarações, relatos e notas recolhidos ou obtidos pelo órgão de investigação no decurso da investigação de segurança;

- b) Registos que revelem a identidade das pessoas que forneceram provas no contexto da investigação de segurança;
- c) Informações relativas às pessoas envolvidas no acidente ou incidente marítimo, de natureza particularmente sensível ou privada, incluindo informações relativas à sua saúde.

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 seus órgãos de investigação respectivos cooperem entre si 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 são determinadas pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 19.º

3. No âmbito do quadro permanente de cooperação, os órgãos de investigação dos Estados-Membros devem, em particular, acordar nas melhores formas de cooperação a fim de:

- a) Permitir que os órgãos de investigação partilhem instalações, meios e equipamento, para a perícia dos destroços e do equipamento do navio e de outros objectos de interesse para a investigação de segurança, incluindo a extracção e análise dos dados dos VDR e de outros dispositivos electrónicos;
- b) Prestarem a assistência mútua técnica ou pericial necessária à execução de tarefas específicas;
- c) Obterem e partilharem informações relevantes para a análise dos dados relativos aos acidentes e à formulação de recomendações de segurança adequadas ao nível comunitário;
- d) Definirem princípios comuns para o seguimento a dar às recomendações de segurança e para a adaptação dos métodos de investigação ao progresso técnico e científico;
- e) Gerirem adequadamente os alertas precoces referidos no artigo 16.º;
- f) Estabelecerem regras de confidencialidade para o intercâmbio, de acordo com as regras nacionais, dos depoimentos de testemunhas e do tratamento de dados e de outros elementos referidos no artigo 9.º, inclusive nas relações com países terceiros;
- g) Organizarem, se adequado, acções de formação relevantes para os investigadores;

- h) Promoverem a 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;
- i) Prestarem todas as informações pertinentes aos órgãos de investigação que efectuem investigações de segurança.

Artigo 11.º

Custos

1. Caso as investigações de segurança envolvam dois ou mais Estados-Membros, as respectivas actividades não dão origem à cobrança de encargos.
2. Caso seja solicitada a assistência de um Estado-Membro que não esteja envolvido na investigação de segurança, os Estados-Membros acordam no reembolso dos custos incorridos.

Artigo 12.º

Cooperação com países terceiros legitimamente interessados

1. Os Estados-Membros devem cooperar, no maior grau possível, com os países terceiros legitimamente interessados numa investigação de segurança.
2. Os países terceiros legitimamente interessados devem poder associar-se, de comum acordo, a uma investigação de segurança conduzida por um Estado-Membro nos termos da presente directiva em qualquer fase da investigação.
3. A cooperação de um Estado-Membro numa investigação de segurança conduzida por um país terceiro legitimamente interessado não prejudica os deveres de investigação e de notificação nos termos da presente directiva. Caso um país terceiro legitimamente interessado esteja a conduzir uma investigação de segurança que envolva um ou mais Estados-Membros, os Estados-Membros podem decidir abster-se de uma investigação paralela, desde que a investigação conduzida pelo país terceiro seja efectuada de acordo com o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI.

Artigo 13.º

Preservação dos elementos de prova

Os Estados-Membros devem tomar medidas para assegurar que as partes envolvidas em acidentes e incidentes abrangidos pela presente directiva diligenciem no sentido de:

- a) Salvar toda a informação contida em cartas marítimas, diários de bordo e registos electrónicos, magnéticos e de vídeo, incluindo os dados dos VDR e de 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 de segurança ao acidente;
- d) Recolher e resguardar sem demora todos os elementos de prova para os fins das investigações de segurança.

Artigo 14.º

Relatórios de acidentes

1. A investigação de segurança efectuada nos termos da presente directiva deve ser objecto de relatório, apresentado num formato definido pelos órgãos de investigação de acordo com as secções pertinentes do anexo I e publicado.

Os órgãos de investigação podem decidir que uma investigação de segurança que não diga respeito a um acidente marítimo muito grave ou grave, consoante o caso, e cujos resultados não sejam susceptíveis de contribuir para a prevenção de acidentes e incidentes futuros, seja objecto de um relatório simplificado a publicar.

2. Os órgãos de investigação devem envidar todos os esforços para disponibilizar o relatório referido no n.º 1, incluindo as suas conclusões e eventuais recomendações, ao público e, em especial, ao sector marítimo, nos 12 meses seguintes à data do acidente. Se não for possível produzir o relatório final a tempo, deve ser publicado um relatório provisório nos 12 meses seguintes à data do acidente.

3. O órgão de investigação do Estado-Membro investigador principal deve enviar cópia do relatório final, simplificado ou provisório à Comissão. Deve ter em conta as eventuais observações técnicas da Comissão sobre relatórios finais, que não alterem as conclusões na sua substância, a fim de melhorar a qualidade do relatório da forma mais adequada à consecução do objectivo 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 sejam devidamente tidas em conta pelos seus destinatários e, caso se justifique, tenham o seguimento devido no respeito do direito comunitário e internacional.
2. Nos casos em que tal se justifique, o órgão de investigação ou a Comissão formulam recomendações de segurança com base numa análise de dados sucinta e nos resultados globais das investigações de segurança realizadas.
3. As recomendações de segurança nunca apuram responsabilidade nem imputam culpa por um acidente.

Artigo 16.º

Sistema de alerta precoce

Sem prejuízo do direito que lhe assiste de emitir um alerta precoce, o órgão de investigação de um Estado-Membro que, em qualquer fase da investigação de segurança, considere necessária uma intervenção urgente ao nível da Comunidade para prevenir o risco de novos acidentes, deve informar rapidamente a Comissão da necessidade de emissão de um alerta precoce.

Se necessário, a Comissão emite 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 são 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 notificar a Comissão dos nomes das entidades autorizadas a aceder à base de dados.

3. Os órgãos de investigação dos Estados-Membros devem notificar a Comissão dos acidentes e incidentes marítimos da forma prevista no anexo II. Devem ainda fornecer os dados resultantes das investigações de segurança à Comissão segundo o modelo da base de dados EMCIP.

4. A Comissão e os Estados-Membros devem desenvolver o modelo da base de dados e um método para estabelecer o calendário e as modalidades da notificação dos dados.

Artigo 18.º

Tratamento justo dos marítimos

Em conformidade com o seu direito nacional, os Estados-Membros devem ter em conta as disposições pertinentes das Directrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo nas águas sob sua jurisdição.

Artigo 19.º

Comité

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

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

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

⁽¹⁾ JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

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

Artigo 20.º

Competência para alteração

A Comissão pode actualizar as definições dadas na presente directiva e as referências feitas a actos comunitários e a instrumentos da OMI a fim de as alinhar pelas medidas comunitárias ou da OMI que tenham entrado em vigor, sob reserva do respeito dos limites da presente directiva.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 19.º

A Comissão pode igualmente alterar os anexos, nos mesmos termos.

As alterações do Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI podem ser excluídas do âmbito de aplicação da presente directiva, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002.

Artigo 21.º

Medidas adicionais

Nada na presente directiva obsta a que os Estados-Membros tomem outras medidas de segurança marítima para além das previstas na presente directiva, desde que tais medidas não violem o disposto na presente directiva, não afectem de modo algum a realização do seu objectivo, nem ponham em perigo a consecução do seu objectivo.

Artigo 22.º

Sanções

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

Artigo 23.º

Relatório de aplicação

A Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, de cinco em cinco anos, sobre a aplicação e o cumprimento da presente directiva e, se necessário, propõe novas medidas à luz das recomendações nele contidas.

*Artigo 24.º***Alteração de actos em vigor**

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

*Artigo 25.º***Transposição**

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 17 de Junho de 2011.

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

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

*Artigo 26.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 27.º***Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 23 de Abril de 2009.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho

O Presidente

P. NEČAS

ANEXO I

Conteúdo do relatório de investigação de segurança

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 de segurança.)

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 igualmente 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 para fundamentar a análise e facilitar a compreensão do relatório.

Nestas secções consignar-se-ão, nomeadamente, as seguintes informações:

2.1. Dados do navio

Bandeira/registo

Identificação do navio

Características principais

Propriedade e gestão

Elementos relativos à construção

Tripulação mínima de segurança

Carga autorizada.

2.2. Dados da viagem

Portos de escala

Tipo de viagem

Elementos relativos à carga

Tripulação.

2.3. Informações relativas ao acidente ou incidente marítimo

Tipo de acidente ou incidente marítimo

Data e hora

Coordenadas e local do acidente ou incidente marítimo

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. Envolvimento das autoridades costeiras e intervenções de emergência

Entidades envolvidas

Meios utilizados

Celeridade da intervenção

Medidas tomadas

Resultados obtidos.

3. DESCRIÇÃO

Nesta parte reconstituir-se-á 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 (isto é, 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 marítimo. Esta parte compreende todos os dados pertinentes da investigação de segurança, incluindo os resultados de exames ou testes.

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 de segurança e as eventuais medidas de segurança já tomadas para prevenir acidentes marítimos.

Essas secções deverão contemplar questões como:

- o contexto e o meio em que se verificou a ocorrência acidental,
- 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 acidentais 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.

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.

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

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)**

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

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 OMI / letras do distintivo do navio
12. Bandeira do navio
13. Tipo de acidente ou incidente marítimo
14. Tipo do navio
15. Data do acidente ou incidente marítimo
16. Hora do acidente ou incidente marítimo
17. Posição – latitude
18. Posição – longitude
19. Local do acidente ou incidente marítimo
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 marítimo
 - 33. Descrição breve dos motivos para não ser efectuada uma investigação de segurança
-