

Jornal Oficial

da União Europeia

L 67



Edição em língua
portuguesa

Legislação

53.º ano

17 de Março de 2010

Índice

II Actos não legislativos

REGULAMENTOS

- ★ **Regulamento (UE) n.º 220/2010 da Comissão, de 16 de Março de 2010, que adopta o programa dos módulos *ad hoc*, abrangendo os anos 2013 a 2015, para o inquérito por amostragem às forças de trabalho previsto pelo Regulamento (CE) n.º 577/98 do Conselho ⁽¹⁾** 1

Regulamento (UE) n.º 221/2010 da Comissão, de 16 de Março de 2010, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

 4

DECISÕES

- ★ **Decisão 2010/156/PESC do Conselho, de 16 de Março de 2010, que prorroga o mandato do Representante Especial da União Europeia para a antiga República jugoslava da Macedónia ...** 6

2010/157/UE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 12 de Março de 2010, que prorroga o período de validade da Decisão 2006/502/CE que obriga os Estados-Membros a tomarem as medidas necessárias para garantir que no mercado apenas se coloquem isqueiros seguros para as crianças e proibir a colocação no mercado de isqueiros novidade (*novelty lighters*) [notificada com o número C(2010) 1314] ⁽¹⁾** 9

2010/158/UE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 16 de Março de 2010, relativa a determinadas medidas de protecção provisórias respeitantes à gripe aviária de alta patogenicidade H5N1 em aves de capoeira na Roménia [notificada com o número C(2010) 1862] ⁽¹⁾** 10

Preço: 3 EUR

⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

(continua no verso da capa)

PT

Os actos cujos títulos são impressos em tipo fino são actos de gestão corrente adoptados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os actos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

RECOMENDAÇÕES

2010/159/UE:

- ★ **Recomendação da Comissão, de 11 de Março de 2010, relativa a medidas de autoprotecção e de prevenção de actos de pirataria e ataques à mão armada contra navios ⁽¹⁾ 13**



⁽¹⁾ Texto relevante para efeitos do EEE

II

(Actos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO (UE) N.º 220/2010 DA COMISSÃO

de 16 de Março de 2010

que adopta o programa dos módulos *ad hoc*, abrangendo os anos 2013 a 2015, para o inquérito por amostragem às forças de trabalho previsto pelo Regulamento (CE) n.º 577/98 do Conselho

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 577/98 do Conselho, de 9 de Março de 1998, relativo à organização de um inquérito por amostragem às forças de trabalho na Comunidade ⁽¹⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 4.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 577/98, é necessário especificar os elementos do programa dos módulos *ad hoc* que abrangem os anos 2013 a 2015.
- (2) São necessárias mais fontes ⁽²⁾ para certos sectores com um risco elevado de acidentes ou de doenças profissionais e outros problemas de saúde relacionados com o trabalho, mas que não estão geralmente cobertos, ou não estão inteiramente cobertos, pelos regimes de segurança social nacionais, como a «Pesca e aquacultura» (divisão 03 da NACE Rev. 2), as «Indústrias extractivas» (secção B da NACE Rev. 2) ou a «Saúde humana e acção social» (secção Q da NACE Rev. 2).
- (3) Um novo módulo *ad hoc* sobre os acidentes de trabalho e os problemas de saúde relacionados com o trabalho dará grande valor acrescentado à informação que pode ser obtida a partir das Estatísticas Europeias de Acidentes de Trabalho (EEAT) e das Estatísticas Europeias de Doenças Profissionais (EODS), permitindo, em especial, a ligação directa dos dados sobre acidentes e doenças profissionais à situação das pessoas no mercado de trabalho,

bem como a obtenção de informações sobre riscos emergentes (por exemplo, problemas de saúde relacionados com o trabalho não reconhecidos como doenças profissionais na legislação nacional).

- (4) A Estratégia Europeia para o Emprego reflecte inteiramente a necessidade de ter em conta os aspectos laborais da imigração, em especial a necessidade de melhorar a situação dos migrantes no mercado de trabalho. As Orientações para o Emprego adoptadas pela Decisão 2008/618/CE do Conselho ⁽³⁾, que são parte integrante do «Pacote de Orientações Integradas», concebido para incentivar o crescimento e o emprego na Europa como elemento da Estratégia de Lisboa agora relançada, apelam a que seja dada especial atenção à redução significativa das lacunas em matéria de emprego entre os mais desfavorecidos, incluindo as disparidades existentes entre os nacionais de países terceiros e os cidadãos da União Europeia. As referidas orientações indicam explicitamente que é essencial lutar contra a discriminação e integrar os imigrantes e apelam a uma gestão adequada da migração económica para melhorar a resposta às necessidades do mercado de trabalho. É extremamente importante dispor de dados adequados para monitorizar estes aspectos, tanto mais que, dado o envelhecimento da mão-de-obra na UE e a escassez previsível de competências, a necessidade de trabalhadores migrantes continuará a aumentar em anos futuros.
- (5) No contexto do debate em curso sobre flexigurança e da necessidade reconhecida de uma maior adaptabilidade das empresas e dos trabalhadores na Europa — uma questão-chave destacada na Estratégia Europeia para o Emprego e nas Orientações para o Emprego — é necessário dispor de dados provenientes de um inquérito europeu em grande escala sobre a amplitude da aplicação de várias formas de novas práticas de organização do trabalho e de organização do tempo de trabalho, bem como sobre as experiências dos trabalhadores com estas práticas.
- (6) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité do Sistema Estatístico Europeu,

⁽¹⁾ JO L 77 de 14.3.1998, p. 3.

⁽²⁾ Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões — Melhorar a qualidade e a produtividade do trabalho: estratégia comunitária para a saúde e a segurança no trabalho 2007-2012, adoptada em 21.2.2007 — COM(2007) 62.

⁽³⁾ JO L 198 de 26.7.2008, p. 47.

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

É adoptado o programa dos módulos *ad hoc* relativos ao inquérito por amostragem às forças de trabalho, abrangendo os anos 2013 a 2015, conforme disposto no anexo.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no sétimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de Março de 2010.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO

ANEXO

INQUÉRITO ÀS FORÇAS DE TRABALHO**Programa plurianual de módulos *ad hoc*****1. ACIDENTES DE TRABALHO E OUTROS PROBLEMAS DE SAÚDE RELACIONADOS COM O TRABALHO**

Lista de variáveis: a definir antes de Dezembro de 2011.

Período de referência: 2013. Os Estados-Membros podem apresentar dados para as 52 semanas ou para o segundo trimestre do ano.

Estados-Membros e regiões abrangidos: a definir antes de Dezembro de 2011.

Representatividade dos resultados: a definir antes de Dezembro de 2011.

Exaustividade da amostra do módulo ad hoc: A amostra do módulo *ad hoc* deve cumprir os requisitos do anexo I, ponto 4, do Regulamento (CE) n.º 377/2008 da Comissão ⁽¹⁾, ou seja, a amostra utilizada para recolher dados sobre os módulos *ad hoc* deve também fornecer informação relativa às variáveis estruturais.

Transmissão dos resultados: antes de 31 de Março de 2014.

2. SITUAÇÃO DOS MIGRANTES E DOS SEUS DESCENDENTES DIRECTOS NO MERCADO DE TRABALHO

Lista de variáveis: a definir antes de Dezembro de 2012.

Período de referência: 2014. Os Estados-Membros podem apresentar dados para as 52 semanas ou para o segundo trimestre do ano.

Estados-Membros e regiões abrangidos: a definir antes de Dezembro de 2012.

Representatividade dos resultados: a definir antes de Dezembro de 2012.

Exaustividade da amostra do módulo ad hoc: A amostra do módulo *ad hoc* deve cumprir os requisitos do anexo I, ponto 4, do Regulamento (CE) n.º 377/2008, ou seja, a amostra utilizada para recolher dados sobre os módulos *ad hoc* deve também fornecer informação relativa às variáveis estruturais.

Transmissão dos resultados: antes de 31 de Março de 2015.

3. ORGANIZAÇÃO DO TRABALHO E DO TEMPO DE TRABALHO

Lista de variáveis: a definir antes de Dezembro de 2013.

Período de referência: 2015. Os Estados-Membros podem apresentar dados para as 52 semanas ou para o segundo trimestre do ano.

Estados-Membros e regiões abrangidos: a definir antes de Dezembro de 2013.

Representatividade dos resultados: a definir antes de Dezembro de 2013.

Exaustividade da amostra do módulo ad hoc: A amostra do módulo *ad hoc* deve cumprir os requisitos do anexo I, ponto 4, do Regulamento (CE) n.º 377/2008, ou seja, a amostra utilizada para recolher dados sobre os módulos *ad hoc* deve também fornecer informação relativa às variáveis estruturais.

Transmissão dos resultados: antes de 31 de Março de 2016.

⁽¹⁾ JO L 114 de 26.4.2008, p. 57.

REGULAMENTO (UE) N.º 221/2010 DA COMISSÃO**de 16 de Março de 2010****que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho, de 22 de Outubro de 2007, que estabelece uma organização comum dos mercados agrícolas e disposições específicas para certos produtos agrícolas (Regulamento «OCM única») ⁽¹⁾,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1580/2007 da Comissão, de 21 de Dezembro de 2007, que estabelece, no sector das frutas e produtos hortícolas, regras de execução dos Regulamentos (CE) n.º 2200/96, (CE) n.º 2201/96 e (CE) n.º 1182/2007 do Conselho ⁽²⁾, nomeadamente o n.º 1 do artigo 138.º,

Considerando o seguinte:

O Regulamento (CE) n.º 1580/2007 prevê, em aplicação dos resultados das negociações comerciais multilaterais do «Uruguay Round», os critérios para a fixação pela Comissão dos valores forfetários de importação dos países terceiros relativamente aos produtos e aos períodos constantes da parte A do seu Anexo XV,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Os valores forfetários de importação referidos no artigo 138.º do Regulamento (CE) n.º 1580/2007 são fixados no anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor em 17 de Março de 2010.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de Março de 2010.

*Pela Comissão,
pelo Presidente,*

Jean-Luc DEMARTY

*Director-Geral da Agricultura
e do Desenvolvimento Rural*

⁽¹⁾ JO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

⁽²⁾ JO L 350 de 31.12.2007, p. 1.

ANEXO

Valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas

(EUR/100 kg)

Código NC	Código países terceiros ⁽¹⁾	Valor forfetário de importação
0702 00 00	IL	107,2
	JO	59,4
	MA	78,3
	TN	133,8
	TR	115,0
	ZZ	98,7
0707 00 05	EG	219,6
	JO	134,1
	MK	134,1
	TR	137,6
	ZZ	156,4
0709 90 70	MA	192,2
	TR	93,9
	ZZ	143,1
0709 90 80	EG	32,4
	ZZ	32,4
0805 10 20	EG	42,9
	IL	54,6
	MA	56,9
	TN	49,7
	TR	61,4
	ZZ	53,1
0805 50 10	EG	76,3
	IL	97,8
	TR	68,0
	ZZ	80,7
0808 10 80	AR	103,6
	BR	89,3
	CA	73,7
	CN	74,2
	MK	24,7
	US	116,6
	ZZ	80,4
0808 20 50	AR	84,0
	CL	74,8
	CN	82,0
	ZA	101,9
	ZZ	85,7

⁽¹⁾ Nomenclatura dos países fixada pelo Regulamento (CE) n.º 1833/2006 da Comissão (JO L 354 de 14.12.2006, p. 19). O código «ZZ» representa «outras origens».

DECISÕES

DECISÃO 2010/156/PESC DO CONSELHO

de 16 de Março de 2010

que prorroga o mandato do Representante Especial da União Europeia para a antiga República jugoslava da Macedónia

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado da União Europeia, nomeadamente o artigo 28.º, o n.º 2 do artigo 31.º e o artigo 33.º,

Tendo em conta a proposta da Alta Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança,

Considerando o seguinte:

- (1) Em 17 de Outubro de 2005, o Conselho aprovou a Acção Comum 2005/724/PESC ⁽¹⁾ que nomeia Erwan FOUÉRÉ Representante Especial da União Europeia (REUE) na antiga República jugoslava da Macedónia.
- (2) Em 15 de Setembro de 2009, o Conselho adoptou a Acção Comum 2009/706/PESC ⁽²⁾ que prorroga até 31 de Março de 2010 o mandato do REUE.
- (3) O mandato do REUE deverá ser prorrogado até 31 de Agosto de 2010. Pode, todavia, cessar antes dessa data, se o Conselho assim o decidir, por recomendação da Alta Representante da União para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança (AR), na sequência da entrada em vigor da decisão que cria o Serviço Europeu de Acção Externa,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Representante Especial da União Europeia

O mandato de Erwan FOUÉRÉ como Representante Especial da União Europeia (REUE) na antiga República jugoslava da Macedónia é prorrogado até 31 de Agosto de 2010. O mandato do REUE pode, todavia, cessar antes dessa data, se o Conselho assim o decidir, por recomendação da AR, na sequência da entrada em vigor da decisão que cria o Serviço Europeu de Acção Externa.

⁽¹⁾ JO L 272 de 18.10.2005, p. 26.

⁽²⁾ JO L 244 de 16.9.2009, p. 25.

Artigo 2.º

Objectivos políticos

O mandato do REUE baseia-se nos objectivos políticos da União Europeia para a antiga República jugoslava da Macedónia, que consistem em contribuir para a consolidação do processo político pacífico e para a plena implementação do Acordo-Quadro de Ohrid, promovendo assim a continuação dos progressos no sentido da integração europeia através do Processo de Estabilização e de Associação.

O REUE dá apoio ao trabalho da AR na região.

Artigo 3.º

Mandato

Para alcançar o objectivo político, o REUE tem por mandato:

- a) Manter contactos estreitos com o Governo da antiga República jugoslava da Macedónia e com as partes envolvidas no processo político;
- b) Oferecer o aconselhamento da União e os seus bons ofícios no processo político;
- c) Garantir a coordenação dos esforços da comunidade internacional no sentido de contribuir para a implementação e a sustentabilidade das disposições do Acordo-Quadro de 13 de Agosto de 2001, tal como estabelecidas no acordo e nos respectivos anexos;
- d) Acompanhar de perto os aspectos de segurança e as questões interétnicas e prestar informações a este respeito, mantendo para o efeito contactos com todas as instâncias competentes;
- e) Contribuir para o desenvolvimento e a consolidação do respeito pelos direitos humanos e pelas liberdades fundamentais na antiga República jugoslava da Macedónia, de acordo com a política da UE em matéria de direitos humanos e com as orientações da UE nesse domínio.

*Artigo 4.º***Execução do mandato**

1. O REUE é responsável pela execução do mandato, actuando sob a autoridade da AR.

2. O Comité Político e de Segurança (CPS) mantém uma relação privilegiada com o REUE, sendo o principal ponto de contacto do REUE com o Conselho. O CPS faculta orientação estratégica e direcção política ao REUE, no âmbito do seu mandato, sem prejuízo dos poderes da AR.

*Artigo 5.º***Financiamento**

1. O montante de referência financeira destinado a cobrir as despesas relativas ao mandato do REUE no período compreendido entre 1 de Abril de 2010 e 31 de Agosto de 2010 é de 340 000 EUR.

2. As despesas financiadas pelo montante fixado no n.º 1 são elegíveis a partir de 1 de Abril de 2010. As despesas são geridas de harmonia com os procedimentos e regras aplicáveis ao Orçamento Geral da União Europeia.

3. A gestão das despesas fica sujeita a contrato entre o REUE e a Comissão. O REUE responde perante a Comissão por todas as despesas.

*Artigo 6.º***Constituição e composição da equipa**

1. Nos limites do seu mandato e dos correspondentes meios financeiros disponibilizados, o REUE é responsável pela constituição da sua equipa. A equipa deve dispor de conhecimentos especializados nas questões políticas específicas, em função das necessidades do mandato. O REUE informa prontamente o Conselho e a Comissão da composição da sua equipa.

2. Os Estados-Membros e as instituições da União podem propor o destacamento de pessoal para trabalhar com o REUE. Os salários do pessoal destacado para junto do REUE por um Estado-Membro ou por uma instituição da União ficam a cargo, respectivamente, do Estado-Membro ou da instituição da União em causa. Podem igualmente ser adstritos ao REUE peritos destacados pelos Estados-Membros para o Secretariado-Geral do Conselho. O pessoal internacional contratado deve ter a nacionalidade de um dos Estados-Membros.

3. Todo o pessoal destacado fica sob a autoridade administrativa do Estado-Membro de origem ou da instituição da União e deve desempenhar as suas funções e agir no interesse do mandato do REUE.

*Artigo 7.º***Privilégios e imunidades do REUE e do seu efectivo**

Os privilégios, as imunidades e outras garantias necessárias à realização e ao bom funcionamento da missão do REUE e do seu pessoal são acordados em conjunto com a parte ou as partes anfitriãs. Os Estados-Membros e a Comissão prestam todo o apoio necessário para o efeito.

*Artigo 8.º***Segurança das informações classificadas da UE**

O REUE e os membros da sua equipa respeitam os princípios e normas mínimas de segurança estabelecidos pela Decisão 2001/264/CE do Conselho, de 19 de Março de 2001, que aprova as regras de segurança do Conselho ⁽¹⁾, em especial ao gerirem informações classificadas da UE.

*Artigo 9.º***Acesso às informações e apoio logístico**

1. Os Estados-Membros, a Comissão e o Secretariado-Geral do Conselho asseguram o acesso do REUE a todas as informações relevantes.

2. As delegações da União e/ou os Estados-Membros, consoante o caso, prestam apoio logístico na região.

*Artigo 10.º***Segurança**

De acordo com a política da União em matéria de segurança do pessoal destacado no exterior da União com funções operacionais, ao abrigo do título V do Tratado, o REUE toma todas as medidas exequíveis, dentro do razoável, em conformidade com o seu mandato e com a situação em matéria de segurança na zona geográfica sob a sua responsabilidade, para garantir a segurança de todo o pessoal sob a sua autoridade directa. Nomeadamente:

- Define, com base nas orientações do Secretariado-Geral do Conselho, um plano de segurança específico da sua missão, que preveja nomeadamente medidas físicas, organizativas e processuais de segurança específicas da missão e se aplique à gestão das entradas do pessoal na zona da missão e das deslocações deste no seu interior em condições de segurança, bem como à gestão dos incidentes de segurança, e que inclua um plano de emergência e de evacuação da missão;

⁽¹⁾ JO L 101 de 11.4.2001, p. 1.

- b) Assegura que todo o pessoal destacado no exterior da União esteja coberto por um seguro de alto risco adequado às condições vigentes na zona da missão;
- c) Assegura que todos os membros da sua equipa a destacar no exterior da União, incluindo o pessoal contratado a nível local, recebam, antes ou aquando da sua chegada à zona da missão, uma formação adequada em matéria de segurança, com base na classificação dos riscos atribuída à zona da missão pelo Secretariado-Geral do Conselho;
- d) Assegura a execução de todas as recomendações emitidas na sequência de avaliações periódicas da segurança e apresenta à AR, ao Conselho e à Comissão relatórios escritos sobre essa execução e sobre outras questões de segurança no âmbito do relatório intercalar e do relatório sobre a execução do mandato.

Artigo 11.º

Apresentação de relatórios

O REUE apresenta periodicamente relatórios orais e escritos à AR e ao CPS. Se necessário, o REUE informa também os grupos de trabalho do Conselho. Os relatórios periódicos escritos são divulgados através da rede COREU. Por recomendação da AR ou do CPS, o REUE pode apresentar relatórios ao Conselho dos Negócios Estrangeiros.

Artigo 12.º

Coordenação

1. O REUE promove a coordenação política global da União. Contribui para assegurar que todos os instrumentos da União no terreno sejam utilizados coerentemente para atingir os objectivos políticos da União. As actividades do REUE são coordenadas com as da Comissão, e bem assim, se adequado, com as de outros REUE que actuem na região. O REUE informa

periodicamente as missões dos Estados-Membros e as delegações da União.

2. É mantida *in loco* uma ligação estreita com os Chefes das delegações da União e com os Chefes de Missão dos Estados-Membros, que envidam todos os esforços no sentido de apoiar o REUE na execução do mandato. O REUE mantém igualmente contactos com outros intervenientes internacionais e regionais no terreno.

Artigo 13.º

Reapreciação

A execução da presente decisão, bem como a sua coerência com outros contributos da União na região são regularmente reapreciadas. O REUE apresentará à AR, ao Conselho e à Comissão um relatório circunstanciado sobre a execução do mandato quando este terminar.

Artigo 14.º

Entrada em vigor

A presente decisão entra em vigor na data da sua adopção.

Artigo 15.º

Publicação

A presente decisão é publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Feito em Bruxelas, em 16 de Março de 2010.

Pelo Conselho

O Presidente

E. SALGADO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 12 de Março de 2010

que prorroga o período de validade da Decisão 2006/502/CE que obriga os Estados-Membros a tomarem as medidas necessárias para garantir que no mercado apenas se coloquem isqueiros seguros para as crianças e proibir a colocação no mercado de isqueiros novidade (*novelty lighters*)

[notificada com o número C(2010) 1314]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2010/157/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Directiva 2001/95/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de Dezembro de 2001, relativa à segurança geral dos produtos ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 13.º,

Considerando o seguinte:

- (1) A Decisão 2006/502/CE da Comissão ⁽²⁾ obriga os Estados-Membros a tomarem as medidas necessárias para garantir que no mercado apenas se coloquem isqueiros seguros para as crianças e proibir a colocação no mercado de isqueiros novidade (*novelty lighters*).
- (2) A Decisão 2006/502/CE foi adoptada em conformidade com as disposições do artigo 13.º da Directiva 2001/95/CE, que restringe a validade da decisão a um período não superior a um ano, mas susceptível de ser confirmada por períodos adicionais nenhum dos quais podendo ser superior a um ano.
- (3) A Decisão 2006/502/CE foi alterada três vezes, em primeiro lugar pela Decisão 2007/231/CE ⁽³⁾ que prorrogou a validade da decisão até 11 de Maio de 2008, em segundo lugar pela Decisão 2008/322/CE ⁽⁴⁾ que prorrogou essa validade até 11 de Maio de 2009 e, em terceiro lugar, pela Decisão 2009/298/CE ⁽⁵⁾ que prorrogou essa validade durante mais um ano, até 11 de Maio de 2010.

- (4) Na ausência de outras medidas satisfatórias que permitam garantir a segurança dos isqueiros para as crianças, torna-se necessário prorrogar a validade da Decisão 2006/502/CE por um período adicional de 12 meses e alterá-la em conformidade.
- (5) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do comité instituído pela Directiva 2001/95/CE,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

No artigo 6.º da Decisão 2006/502/CE, o n.º 2 é alterado do seguinte modo:

«2. A presente decisão é aplicável até 11 de Maio de 2011.»

Artigo 2.º

Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para dar cumprimento à presente decisão o mais tardar até 11 de Maio de 2010 e publicar essas medidas. Do facto informarão imediatamente a Comissão.

Artigo 3.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 12 de Março de 2010.

Pela Comissão

John DALLI

Membro da Comissão

⁽¹⁾ JO L 11 de 15.1.2002, p. 4.

⁽²⁾ JO L 198 de 20.7.2006, p. 41.

⁽³⁾ JO L 99 de 14.4.2007, p. 16.

⁽⁴⁾ JO L 109 de 19.4.2008, p. 40.

⁽⁵⁾ JO L 81 de 27.3.2009, p. 23.

DECISÃO DA COMISSÃO

de 16 de Março de 2010

relativa a determinadas medidas de protecção provisórias respeitantes à gripe aviária de alta patogenicidade H5N1 em aves de capoeira na Roménia

[notificada com o número C(2010) 1862]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2010/158/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Directiva 89/662/CEE do Conselho, de 11 de Dezembro de 1989, relativa aos controlos veterinários aplicáveis ao comércio intracomunitário, na perspectiva da realização do mercado interno ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 9.º, n.º 3,Tendo em conta a Directiva 90/425/CEE do Conselho, de 26 de Junho de 1990, relativa aos controlos veterinários e zootécnicos aplicáveis ao comércio intracomunitário de certos animais vivos e produtos, na perspectiva da realização do mercado interno ⁽²⁾, nomeadamente o artigo 10.º, n.º 3,Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 998/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Maio de 2003, relativo às condições de polícia sanitária aplicáveis à circulação sem carácter comercial de animais de companhia e que altera a Directiva 92/65/CEE do Conselho ⁽³⁾, nomeadamente o artigo 18.º, primeiro parágrafo,

Considerando o seguinte:

(1) A gripe aviária é uma doença infecciosa viral das aves, incluindo aves de capoeira. A infecção por vírus da gripe aviária em aves de capoeira domésticas dá origem a duas formas principais da doença que se distinguem pela sua virulência. A forma de baixa patogenicidade provoca geralmente apenas sintomas ligeiros, enquanto a forma de alta patogenicidade resulta em taxas de mortalidade muito elevadas na maior parte das espécies de aves de capoeira. Trata-se de uma doença que pode ter um impacto importante na rentabilidade da avicultura.

(2) A gripe aviária contamina principalmente aves mas, sob determinadas circunstâncias, podem também ocorrer infecções no ser humano, apesar de o risco ser geralmente muito reduzido.

(3) Em caso de surto de gripe aviária, existe o risco de o agente da doença se poder propagar a outras explorações avícolas e a aves selvagens. Consequentemente, pode propagar-se de um Estado-Membro a outro Estado-Membro e a países terceiros através do comércio de aves vivas e seus produtos e através da migração das aves selvagens.

(4) A Directiva 2005/94/CE do Conselho, de 20 de Dezembro de 2005, relativa a medidas comunitárias de luta contra a gripe aviária ⁽⁴⁾, define medidas para o controlo de ambas as formas da gripe aviária de baixa e alta patogenicidade. O artigo 16.º da referida directiva prevê o estabelecimento de zonas de protecção, de vigilância e de outras zonas submetidas a restrições no caso da ocorrência de surtos de gripe aviária de alta patogenicidade.

(5) A Decisão 2006/415/CE da Comissão, de 14 de Junho de 2006, relativa a determinadas medidas de protecção respeitantes à gripe aviária de alta patogenicidade do subtipo H5N1 em aves de capoeira na Comunidade ⁽⁵⁾, define medidas adicionais de protecção a aplicar num Estado-Membro afectado pelo vírus da gripe aviária de alta patogenicidade do subtipo H5N1, no sentido de evitar a propagação daquela doença, tendo em conta a epidemiologia específica daquela estirpe específica de vírus.

(6) O artigo 4.º da Decisão 2006/415/CE exige que os Estados-Membros, imediatamente após uma suspeita de surto ou de um surto confirmado de gripe aviária de alta patogenicidade do subtipo H5N1, estabeleçam uma área de alto risco que abranja as áreas de protecção e de vigilância (área A) e uma área de baixo risco que separa a área A das partes do Estado-Membro indemnes da doença (área B). Aquelas áreas estão definidas no anexo da referida decisão.

(7) A Roménia notificou a Comissão da ocorrência de um surto confirmado de gripe aviária de alta patogenicidade do subtipo H5N1 no seu território e tomou as medidas apropriadas no âmbito da Decisão 2006/415/CE, incluindo o estabelecimento de áreas A e B.

⁽¹⁾ JO L 395 de 30.12.1989, p. 13.

⁽²⁾ JO L 224 de 18.8.1990, p. 29.

⁽³⁾ JO L 146 de 13.6.2003, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 10 de 14.1.2006, p. 16.

⁽⁵⁾ JO L 164 de 16.6.2006, p. 51.

- (8) A Comissão analisou agora essas medidas de protecção em colaboração com a Roménia e considera que os limites das áreas A e B estabelecidos pela autoridade competente desse Estado-Membro se encontram a uma distância suficiente da localização real do surto confirmado.
- (9) A fim de impedir perturbações desnecessárias no comércio intra-União e evitar a adopção por países terceiros de barreiras injustificadas ao comércio, é necessário elaborar imediatamente a nível da União uma lista das áreas A e B na Roménia.
- (10) Assim, na pendência da próxima reunião do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal, as áreas A e B na Roménia onde devem ser aplicadas as medidas de protecção previstas na Decisão 2006/415/CE, devem ser estabelecidas na presente decisão, definindo-se também a duração daquela regionalização.
- (11) A presente decisão será revista na próxima reunião do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A presente decisão define as áreas dentro das quais se aplicam as medidas de protecção provisórias previstas na Decisão 2006/415/CE, bem como o período de aplicação dessas medidas.

Artigo 2.º

1. A área indicada na parte A do anexo da presente decisão é classificada como a área de alto risco (área A), tal com o referida no artigo 3.º, n.º 1, da Decisão 2006/415/CE.

2. A área indicada na parte B do anexo da presente decisão é classificada como a área de baixo risco (área B), tal com o referida no artigo 3.º, n.º 2, da Decisão 2006/415/CE.

Artigo 3.º

A presente decisão é aplicável até 17 de Abril de 2010.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 16 de Março de 2010.

Pela Comissão
John DALLI
Membro da Comissão

ANEXO

PARTE A

Área A, tal como referida no artigo 2.º, n.º 1:

Código ISO do país	Estado-Membro	Área A		Aplicável até
		Código	Denominação	
RO	Roménia	00038	Área que engloba:	17.4.2010
			Zona de protecção: Letea	
			Zona de vigilância: C.A. Rosetti Sfiştofca Cardon	

PARTE B

Área B, tal como referida no artigo 2.º, n.º 2:

Código ISO do país	Estado-Membro	Área B		Aplicável até
		Código	Denominação	
RO	Roménia	00038	As zonas da circunscrição de Tulcea não incluídas na área A	17.4.2010

RECOMENDAÇÕES

RECOMENDAÇÃO DA COMISSÃO

de 11 de Março de 2010

relativa a medidas de autoprotecção e de prevenção de actos de pirataria e ataques à mão armada contra navios

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2010/159/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia e, nomeadamente, o seu artigo 292.º,

Considerando o seguinte:

- (1) Perante o recrudescimento de actos de pirataria ao largo da costa da Somália, o Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (IMO) adoptou, na sua 86.ª sessão, de 27 de Maio a 5 de Junho de 2009, uma série de medidas, através de diversas circulares que, por um lado, actualizam as recomendações gerais em vigor sobre medidas de luta contra actos de pirataria e assaltos à mão armada que tenham por alvo navios e, por outro, definem medidas específicas destinadas a fazer face aos actos de pirataria no golfo de Adem e ao largo da costa da Somália.
- (2) A circular MSC.1/Circ. 1334, de 23 de Junho de 2009, dá orientações aos armadores, operadores, comandantes e tripulações dos navios para a prevenção e repressão dos actos de pirataria e assaltos à mão armada que têm por alvo navios. Esta circular contém uma série completa de medidas que podem ser tomadas em qualquer circunstância a bordo dos navios para impedir ataques ou, quando estes ocorram, minimizar o risco para as tripulações e os navios.
- (3) A circular MSC.1/Circ. 1332, de 16 de Junho de 2009, contém medidas, ditas «as melhores práticas de gestão», destinadas a evitar, dissuadir ou retardar actos de pirataria no golfo de Adem e ao largo da costa da Somália («Best Management Practices to Avoid, Deter or Delay Acts of Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia»), elaboradas pelos parceiros do sector marítimo numa iniciativa voluntária e que as partes contratantes apoiaram e incentivaram face à urgência que representavam as ameaças ao largo da Somália. Os parceiros do sector marítimo actualizaram essas medidas numa versão 2, difundida pela circular MSC.1/Circ. 1335, de 29 de Setembro de 2009.
- (4) Se bem que as medidas constantes das circulares da IMO não sejam de aplicação obrigatória nem vinculativas, é de todo o interesse, no sentido de melhorar a segurança do transporte marítimo, que os navios com bandeira de Estados-Membros se acautelem o melhor possível, à luz dos conhecimentos actuais, quando se encontrem em zonas de navegação onde o risco de actos de pirataria e de ataques à mão armada é elevado.
- (5) Os actos de pirataria e os ataques à mão armada contra navios são, por natureza, frequentemente violentos e constituem uma ameaça séria em diversas regiões do mundo, que transcende a situação actual ao largo da Somália, no golfo de Adem e no oceano Índico.
- (6) Os números de 2008 relativos a actos de pirataria são os mais elevados desde o início, em 1991, do recenseamento efectuado pelo International Maritime Bureau (IMB), tendo sido contabilizados 293 ataques a navios, 49 navios capturados, 889 tripulantes feitos reféns, 11 tripulantes mortos e 21 tripulantes desaparecidos e presumivelmente mortos. Desde 2008, tem-se assistido a uma recrudescência de ataques a navios e desvios de navios, em especial ao largo da Somália, no golfo de Adem e no oceano Índico. São numerosos os navios atacados e abordados por piratas, que retêm os tripulantes até lhes serem pagos os resgates exigidos para a sua libertação. O cativo, uma situação inaceitável e muito desgastante para os tripulantes retidos, pode durar semanas ou mesmo meses.
- (7) Tem-se assistido a um aumento do número de ataques no oceano Índico e no golfo de Adem desde o início de 2009, apesar do relativo recuo verificado no Verão, devido à monção e às condições de navegação difíceis para os piratas que lhe estão associadas. Os piratas efectuaram pelo menos 164 ataques em 2009, 48 dos quais conduziram à captura de navios.
- (8) As melhores práticas de gestão recomendam a inscrição das companhias de navegação e dos navios no sítio Web do Centro de Segurança do Transporte Marítimo no Corno de África (<http://www.mschoa.org>) antes da travessia do golfo de Adem. Os navios inscritos recebem todas as informações disponíveis sobre a situação nessa zona

de navegação e são seguidos pelas forças da operação EU NAVFOR-ATALANTA, o que reduz o risco de ataque. Todavia, o número de navios em trânsito não inscritos no Centro de Segurança do Transporte Marítimo no Corno de África é ainda superior a um terço, não podendo por isso estes navios beneficiar das medidas postas em prática para proteger o trânsito na zona.

- (9) Em 15 de Junho de 2009, o Conselho da União Europeia decidiu prolongar por um ano, a contar de 13 de Dezembro de 2009, a operação militar EU NAVFOR-ATALANTA da União Europeia, que visa contribuir para a dissuasão, prevenção e repressão de actos de pirataria e assaltos à mão armada ao largo da costa da Somália. Esta operação militar é a primeira operação naval no quadro da Política Europeia de Segurança e de Defesa (PESD). Com efeito, o Conselho concluiu que a pirataria ao largo da costa da Somália continuava a constituir uma ameaça importante à navegação marítima na zona.
- (10) Dada a complementaridade das medidas preventivas recomendadas pelas circulares MSC.1/Circ. 1334 e MSC.1/Circ. 1335 e das acções no quadro da operação EU NAVFOR-ATALANTA, a aplicação efectiva e harmonizada das primeiras aumentará a eficácia da acção de protecção naval decidida pelo Conselho na luta contra a pirataria ao largo da Somália.
- (11) Compete aos Estados-Membros pôr em prática as medidas destinadas a reforçar a protecção do transporte marítimo e garantir a mobilização e disponibilização de todos os meios necessários para o efeito,

ADOPTOU A PRESENTE RECOMENDAÇÃO:

1. Insta-se os Estados-Membros a velarem pela aplicação efectiva e harmonizada das medidas preventivas destinadas a fazer face às ameaças para os navios resultantes de actos de pirataria e ataques à mão armada. As medidas em causa, já repertoriadas e consolidadas, receberam amplo apoio no quadro da Organização Marítima Internacional (IMO) e dos parceiros do sector marítimo.

2. *Medidas gerais*

- 2.1. Insta-se os Estados-Membros a darem conhecimento, aos operadores neles registados, da circular MSC.1/Circ. 1334,

adoptada na 86.^a sessão do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional, que enuncia e actualiza as medidas preventivas de autoprotecção que os navios e as companhias de navegação são convidados a pôr em prática para combater a pirataria e os ataques à mão armada, onde quer que haja risco de ocorrerem, em conformidade com as disposições do Código Internacional de Segurança dos Navios e das Instalações Portuárias (código ISPS).

- 2.2. Insta-se os Estados-Membros a verificarem, nomeadamente, se os navios dispõem de tripulação competente e suficiente, em conformidade com a parte B, regra 4.28, do código ISPS, tornada obrigatória pelo artigo 3.^o, n.^o 5, do Regulamento (CE) n.^o 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾.

3. *Medidas específicas para a situação ao largo da costa da Somália*

- 3.1. Insta-se os Estados-Membros a darem conhecimento, aos operadores neles registados, da circular MSC.1/Circ. 1332, adoptada na 86.^a sessão do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (IMO), complementada pela circular MSC.1/Circ. 1335, que promovem a nível internacional as medidas, ditas «as melhores práticas de gestão, destinadas a evitar, dissuadir ou retardar actos de pirataria no golfo de Adem e ao largo da costa da Somália», regularmente publicadas e actualizadas pelos parceiros do sector marítimo.

- 3.2. Instam-se os Estados-Membros a tomarem as disposições necessárias para assegurar a divulgação, dar seguimento às actualizações periódicas e verificar a aplicação das melhores práticas de gestão destinadas a dissuadir actos de pirataria ao largo da costa da Somália, descritas no anexo da presente recomendação.

Feito em Bruxelas, em 11 de Março de 2010.

Pela Comissão

Siim KALLAS

Vice-Presidente

⁽¹⁾ JO L 129 de 29.4.2004, p. 6.

ANEXO

Melhores práticas de gestão para dissuadir a pirataria no golfo de Adem e ao largo da costa da Somália
(Versão 2 — Agosto de 2009)

As melhores práticas de gestão a seguir enunciadas destinam-se a contrariar a pirataria no golfo de Adem e ao largo da costa da Somália e contam com o apoio dos seguintes representantes internacionais do sector:

- 1) Associação Internacional dos Armadores de Navios-Tanque Independentes (INTERTANKO),
- 2) Câmara Internacional da Marinha Mercante (ICS),
- 3) Fórum Marítimo Internacional das Companhias Petrolíferas (OCIMF),
- 4) Conselho Marítimo Internacional e do Báltico (BIMCO),
- 5) Sociedade Internacional de Operadores de Terminais e de Armadores de Navios-Tanque de Gás (SIGTTO),
- 6) Associação Internacional dos Armadores de Navios Graneleiros (INTERCARGO),
- 7) Grupo Internacional de Clubes de Protecção e Indemnização (IGP&I),
- 8) Associação Internacional das Linhas de Cruzeiro (CLIA),
- 9) União Internacional das Seguradoras Marítimas (IUMI),
- 10) *Joint War Committee* (JWC) e *Joint Hull Committee* (JHC),
- 11) *International Maritime Bureau* (IMB),
- 12) Federação Internacional dos Trabalhadores dos Transportes (ITF).

As presentes melhores práticas contam igualmente com o apoio das seguintes entidades:

- 13) Centro de Segurança do Transporte Marítimo no Corno de África (MSCHOA),
- 14) Organização do Comércio Marítimo do Reino Unido (UKMTO Dubai),
- 15) Centro de Ligação Marítimo (MARLO).

Sugestões de práticas de planeamento e operacionais aos armadores, operadores, gestores e comandantes dos navios em trânsito pelo golfo de Adem e ao largo da costa da Somália

Objectivo

1. O presente documento visa, através das melhores práticas de gestão que descreve, ajudar as companhias e os navios a evitarem ataques de piratas, dissuadirem ataques e retardarem a consumação dos ataques no golfo de Adem e ao largo da costa da Somália. As organizações consultadas representam a grande maioria dos armadores e operadores dos navios que navegam na região.
2. As referidas organizações incentivarão os seus membros a recorrer a estas práticas para o combate à pirataria na região em apreço e promovê-las-ão junto dos outros parceiros do sector da navegação. O presente documento complementa as orientações constantes da circular MSC.1/Circ. 1334 do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (IMO).

Tipificação dos ataques e lições extraídas

1. Em 2008 e no primeiro semestre de 2009, verificou-se um aumento do número de ataques de piratas a navios mercantes no golfo de Adem e ao largo da costa da Somália e, de um modo geral, no noroeste do oceano Índico. De início, os ataques centraram-se no norte do golfo de Adem, embora se tenham registado ocorrências mais ao largo da costa oriental da Somália.

2. Analisados os ataques que tiveram êxito, verificou-se que os piratas tiraram partido das seguintes vulnerabilidades comuns:
 - a) Velocidade reduzida;
 - b) Bordo livre baixo;
 - c) Planeamento e procedimentos inadequados;
 - d) Estado de alerta manifestamente baixo e/ou falta notória de medidas de autoprotecção;
 - e) Reacção lenta manifesta do navio.
3. Nos ataques são habitualmente utilizadas duas ou mais pequenas embarcações/«esquifes» de alta velocidade (até 25 nós), que frequentemente se aproximam pela popa e/ou pela alheta de bombordo.
4. O recurso a navios-mãe, que transportam pessoal, equipamento, abastecimentos e embarcações mais pequenas de ataque, veio possibilitar ataques com êxito a maior distância da costa.
5. A vigilância deve ser intensificada ao amanhecer e ao entardecer, pois a maior parte dos ataques ocorreu nesses períodos.
6. Os navios de velocidade elevada (igual ou superior a 15 nós) não devem considerar-se a salvo de ataques, mas a velocidade é uma forma eficaz de defesa. Foram utilizadas na zona armas ligeiras e lança-granadas, para tentar obrigar os comandantes dos navios a reduzirem a velocidade. Revelou-se eficaz nessas circunstâncias manter a velocidade de cruzeiro.
7. A maioria dos ataques rechaçados foram-no por tripulações que tinham planeado e treinado antes de navegarem na zona e puseram em prática contramedidas passivas adequadas de carácter preventivo.
8. As condições meteorológicas e o estado do mar também influenciam grandemente a operacionalidade dos atacantes. Considera-se que ventos superiores a 18 nós e vagas com mais de 2 metros são suficientes para proteger os navios, excepto os mais vulneráveis, sobretudo quando os comandantes não descuram as melhores práticas de gestão.

Melhores práticas de gestão recomendadas

1. Introdução

- a) Este documento de melhores práticas destina-se aos armadores, proprietários, comandantes e tripulações dos navios, reconhecendo-se embora aos comandantes poder discrecionário absoluto, em todas as circunstâncias, na adopção de medidas apropriadas para evitar, dissuadir ou retardar ataques de piratas na região.
- b) Nem todas as medidas apresentadas no documento são aplicáveis a todos os navios. Recomenda-se, portanto, que, no quadro da análise do risco, se determine quais destas melhores práticas de gestão serão mais adequadas ao navio. No entanto, as medidas a seguir indicadas revelaram-se geralmente eficazes.

2. Antes do trânsito — planeamento geral

a) Generalidades

- i) O UKMTO Dubai é o primeiro contacto dos navios que se encontrem na região. Os contactos de rotina entre os comandantes dos navios e os militares são estabelecidos através dessa entidade, que comunica com os navios e faz a ligação directa com o MSCHOA e os comandantes das forças navais no mar. O UKMTO Dubai exige a actualização regular da posição e dos movimentos previstos de cada navio, utilizando essas informações para ajudar as unidades navais a manterem uma imagem exacta da navegação na zona. (Mais elementos no glossário do anexo A.)
- ii) O Centro de Segurança do Transporte Marítimo no Corno de África (MSCHOA) é a autoridade de planeamento e coordenação das forças da União Europeia (EU NAVFOR) no golfo de Adem e ao largo da costa da Somália. (Ver o glossário do anexo A.)
- iii) O Centro de Ligação Marítimo (MARLO) serve de interface para o intercâmbio de informações entre as Forças Marítimas Combinadas (CMF) e a navegação comercial na zona. (Ver o glossário do anexo A.)
- iv) Antes de o navio entrar na zona de alto risco, o armador e o comandante deverão efectuar a sua própria avaliação do risco com base nas últimas informações disponíveis, de modo a determinarem a probabilidade e as consequências de ataques de piratas ao navio. Essa avaliação deve permitir a definição de medidas de prevenção, atenuação e recuperação, complementando as exigências obrigatórias com medidas suplementares de combate à pirataria.

- v) Os procedimentos de gestão de crise aplicados pelas companhias deverão contemplar medidas adequadas contra a pirataria, adoptando as práticas recomendadas pela IMO e pelo sector marítimo que mais se adaptarem às circunstâncias concretas e ao tipo de navio em causa.
- vi) Para que as autoridades navais possam identificar vulnerabilidades e planear a protecção adequada, é necessário que a intenção de navegar na zona lhes seja comunicada antecipadamente em relação a cada navio, nomeadamente através de:
1. Comunicado inicial ao UKMTO Dubai (por correio electrónico ou telecópia).
 2. Comunicado inicial ao MARLO (por correio electrónico ou telecópia).
 3. Adicionalmente, caso se pretenda transitar pelo golfo de Adem ou pela zona delimitada pelas coordenadas 12 °N, 58 °E e 10 °S: registar o movimento do navio no MSCHOA (em linha ou por correio electrónico ou telecópia).
- vii) Embora devam ser tomadas medidas para evitar a abordagem por piratas, prepondera a segurança da tripulação e dos passageiros.
- b) Planeamento das companhias
- Recomenda-se vivamente que os gestores e/ou o departamento de operações se registem para obter acesso às partes restritas do sítio *Web* do MSCHOA (www.mschoa.eu), consultem as informações aí disponibilizadas e as divulguem, como se justificar, na sua frota.
- i) 4 a 5 dias antes de o navio entrar no corredor internacional de trânsito recomendado (IRTC) ou na zona delimitada pelas coordenadas 12° N, 58° E e 10° S, transmissão ao MSCHOA (em linha ou por correio electrónico ou telecópia) de um registo de movimento de navio («Vessel Movement Registration»). Nota: Este registo pode ser efectuado pelo navio ou pela companhia.
 - ii) Verificação da avaliação da segurança do navio (SSA) e aplicação do plano de segurança do navio (SSP), exigidos pelo Código Internacional de Segurança dos Navios e das Instalações Portuárias (ISPS), para contrariar a ameaça de pirataria.
 - iii) Verificação, pelo oficial de protecção da companhia (CSO), da existência de um plano de contingência para o trânsito de alto risco, que deverá ter sido explicado, treinado e debatido com o comandante e o oficial de protecção do navio (SSO).
 - iv) Conhecimento das zonas marítimas declaradas especialmente perigosas.
 - v) Esclarecimento dos comandantes dos navios da companhia quanto aos métodos disponíveis e preferíveis de trânsito na zona (trânsito agrupado, trânsito agrupado com escolta, comboio nacional, etc.).
 - vi) Exercícios periódicos das tripulações.
 - vii) Recurso, a título complementar, a agentes privados de segurança, que fica ao critério da companhia, não se recomendando o recurso a agentes armados.
 - viii) Eventual disponibilização de recursos suplementares, para reforçar o serviço de quartos.
 - ix) Eventual equipamento dos navios que vão transitar em zonas de alto risco com medidas de autoprotecção.
- c) Planeamento dos comandantes de navio
- i) Transmissão do «comunicado inicial» ao UKMTO Dubai e ao MARLO (por correio electrónico ou telecópia) à entrada na zona em que está prevista essa informação, situada entre Suez e as coordenadas 78° E e 10° S (ver a carta de planeamento antipirataria Q6099).
 - ii) Diligenciar por que, 4 a 5 dias antes de o navio entrar no corredor internacional de trânsito recomendado (IRTC) ou na zona delimitada pelas coordenadas 12° N, 58° E e 10° S, seja apresentado ao MSCHOA (em linha, por correio electrónico ou por telecópia) um registo de movimento de navio («Vessel Movement Registration»). Nota: Este registo pode ser efectuado pelo navio ou pela companhia. Se for efectuado pela companhia, o comandante deve certificar-se junto da mesma de que todos os elementos relativos ao navio foram correctamente registados no MSCHOA.
 - iii) Recomenda-se que a tripulação seja devidamente informada antes de se iniciar o trânsito pela zona.
 - iv) Verificou-se que a eficácia do plano de contingência antipirataria aumenta quando este é posto em prática antecipadamente. Antes da entrada na zona, deverá efectuar-se um exercício, rever-se o plano e informar-se o pessoal das tarefas respectivas, familiarizando-o com o sinal de alarme previsto para ataques de pirataria.

- v) Aconselha-se os comandantes a prepararem igualmente um plano de comunicações de emergência, com todos os números de contacto de emergência e mensagens pré-preparadas, que deve estar facilmente acessível ou permanentemente afixado junto do painel de comunicações (números de telefone do MSCHOA, IMB PRC, CSO, etc. — ver a lista de contactos no anexo B).
 - vi) Definição da política a adoptar relativamente ao AIS do navio: a SOLAS permite que fique ao critério do comandante desligar o AIS, se considerar que a utilização do sistema aumenta a vulnerabilidade do navio. Todavia, para que as forças navais disponham da localização dos navios em trânsito pelo golfo de Adem, recomenda-se que seja mantida a transmissão AIS, embora limitando-a à identidade, posição, rumo, velocidade e condições de navegação do navio e às informações de segurança. Ao largo da costa da Somália, a decisão continua a pertencer ao comandante, mas as forças navais aconselham de momento que o sistema seja completamente desligado. Em caso de dúvida, confirmar com o MSCHOA.
3. Antes do trânsito — planeamento da viagem
- a) Aconselha-se que, quando em trânsito pela zona, os navios comuniquem ao UKMTO e ao MARLO a sua posição, rumo e velocidade ao meio-dia, bem como a hora de chegada prevista e efectiva.
 - b) Aconselha-se ainda que os navios aumentem a frequência da comunicação desses elementos quando naveguem em zonas reconhecidamente de alto risco/de pirataria e que informem também da passagem nos pontos A ou B do golfo de Adem, indicados na carta antipirataria Q6099.
 - c) No golfo de Adem
 - i) A EUNAVFOR recomenda vivamente que os navios naveguem pelo IRTC. Os navios que rumam a oeste devem navegar na parte norte do corredor; os que rumam a leste, na parte sul. O sítio *Web* do MSCHOA fornece directrizes de velocidade e cronológicas para o trânsito agrupado pelo golfo de Adem.
 - ii) Os navios em trânsito não deverão entrar nas águas territoriais do Iémen. Esta recomendação prende-se com o direito internacional consuetudinário, pois não é possível a forças militares internacionais (não iemenitas) protegerem navios atacados nas águas territoriais do Iémen.
 - iii) Pode ser solicitado aos navios que adaptem os planos de trânsito na zona às recomendações de rota do MSCHOA.
 - iv) Não está previsto que os navios em trânsito agrupado sejam permanentemente acompanhados por um navio de guerra. Porém, todos os navios de guerra que se encontrem no golfo de Adem, quer integrados na EUNAVFOR quer coordenados com esta força naval, terão conhecimento do trânsito agrupado por este golfo e acesso a todos os elementos dos navios vulneráveis.
 - v) O MSCHOA recomenda vivamente aos comandantes que façam o possível para transitar de noite pelas zonas de maior risco do golfo de Adem (o MSCHOA aconselhará os navios sobre isso). Poucos ataques efectuados de noite tiveram êxito.
 - d) Fora do golfo de Adem
 - i) Os navios que naveguem ao largo da costa da Somália deverão consultar o sítio *Web* do MSCHOA ou o UKMTO Dubai para se esclarecerem sobre as últimas recomendações de rota.
 - ii) Os comandantes devem continuar a transmitir ao UKMTO Dubai informações actualizadas sobre o navio e a rota.
 - e) Figura no anexo B uma lista de contactos úteis.
4. Antes do trânsito — medidas defensivas
- a) Tendo em conta a lotação do navio, garantir que as rotinas deste são ajustadas com antecedência suficiente, para que os quartos sejam efectuados por um número suficiente de membros da tripulação, bem repousados e bem informados. O comandante e os oficiais de quarto deverão conhecer as consequências para o navio, em todas as condições de mar, de uma trajectória em ziguezague, nomeadamente no que respeita ao efeito desse tipo de manobra, em termos de redução da velocidade do navio.
 - b) Ponderar a redução das comunicações com o exterior (por rádio, telefónicas e informação AIS) durante o trânsito pelo golfo de Adem e ao largo da costa da Somália ao mínimo essencial para a segurança e às informações SOLAS.
 - c) Aumentar a prontidão e a redundância, pondo em funcionamento maquinaria auxiliar como geradores e servomotores.
 - d) Reforçar o pessoal de vigia e da ponte.
 - e) Destacar pessoal para a casa das máquinas.
 - f) Proteger e controlar o acesso à ponte, à casa das máquinas, à casa do leme e a todos os compartimentos interiores e espaços de alojamento. Avaliar o risco associado a todos os pontos de acesso potenciais (portas, vigias, respiradouros e outros) e proteger esses pontos, sobretudo os que tenham dimensão suficiente para permitir a entrada de atacantes. Durante o trânsito por zonas de alto risco, a entrada nos espaços de alojamento e nos compartimentos de trabalho interiores e a saída desses espaços deverão efectuar-se por um ponto de passagem único. As medidas tomadas para evitar a intrusão de piratas não deverão impossibilitar a utilização das saídas de emergência pelo interior.

- g) Em caso de emergência, os navios de guerra podem ser contactados no canal 16 VHF (recurso: canal 8).
 - h) Verificar se todas as escadas de portaló e o equipamento fora de bordo se encontram estivados ou recolhidos no convés.
 - i) Verificar se os dispositivos de autoprotecção instalados antecipadamente continuam firmemente no seu lugar e funcionam como pretendido. Ter presente que os dispositivos temporários podem ficar lassos com o tempo e, conseqüentemente, proporcionar menos protecção.
 - j) Se o bordo livre do navio for comparativamente baixo, ponderar a possibilidade de alargar o alcatrate/talabardão para evitar que neles se possam prender ganchos de abordagem. Ver exemplos destas medidas no sítio *Web* do MSCHOA.
 - k) Recomenda-se que seja estabelecido um posto de reunião ou «cidadela» para a eventualidade de ataque de piratas e que sejam recapitulados os procedimentos de encerramento do mesmo, para retardar a tomada de controlo do navio e ganhar tempo. Idealmente, esse posto deve estar afastado de vigias e anteparas exteriores. Dado o debate em curso sobre o recurso a cidadelas e a maneira de as utilizar, recomenda-se aos comandantes que consultem regularmente o MSCHOA.
 - l) Ponderar a colocação de manequins na amurada, para simular outros vigias. Todavia, se, em virtude da configuração do navio, determinadas zonas não forem observáveis a partir dos pontos de vigia e a avaliação de segurança identificar tal risco, pode ser necessário posicionar devidamente pessoal para cobrir essas zonas.
 - m) Sugere-se a pressurização das bombas e/ou das mangueiras de incêndio e a sua preparação para descarregarem em volta do navio, sobretudo nos pontos mais vulneráveis.
 - n) Ponderar igualmente a criação de uma cortina de água em volta do navio, para melhor dissuadir a abordagem.
 - o) Ponderar a instalação de arame farpado ou barreiras físicas em redor dos pontos de acesso da popa e dos pontos de acesso mais baixos, sem comprometer a segurança e a possibilidade de fuga da tripulação.
 - p) Ponderar a utilização de equipamento de defesa passivo.
 - q) Ponderar a disponibilização de equipamento de visão nocturna, para utilização durante a noite.
 - r) Pôr em funcionamento o circuito interno de televisão (caso exista).
5. Em trânsito — operações
- a) A tripulação não deverá ser exposta a riscos indevidos ao utilizar dispositivos de autoprotecção.
 - b) Instam-se vivamente todos os navios a navegar no golfo de Adem a utilizarem o IRTC e a seguirem as recomendações do MSCHOA no respeitante ao trânsito agrupado, assim como a respeitarem as cronologias por este estabelecidas para o efeito, constantes do sítio *Web* do MSCHOA.
 - c) Chama-se igualmente a atenção dos comandantes para a circular da IMO SN.1 Circ. 281, de 4 de Agosto de 2009, intitulada «Information on Internationally Recognised Transit Corridor (IRTC) for Ships Transiting the Gulf of Aden» [informação sobre o corredor de trânsito reconhecido internacionalmente (IRTC) para navios em trânsito pelo golfo de Adem], na qual se informa que as autoridades militares podem alterar o IRTC em função das circunstâncias. Os comandantes deverão, portanto, procurar obter informações actualizadas no sítio *Web* do MSCHOA (<http://www.mschoa.org>) ou através dos alertas à navegação difundidos para a zona.
 - d) Caso se pretenda integrar um agrupamento de trânsito no IRTC: navegar à velocidade de trânsito do agrupamento, mas sem esquecer as limitações do navio. (Recomendação actual: se a sua velocidade máxima de cruzeiro for, por exemplo, de 16 nós, o navio deverá integrar-se num grupo de trânsito de 14 nós, mantendo os 2 nós suplementares em reserva.)
 - e) Caso não se pretenda integrar um agrupamento de trânsito no IRTC: manter a velocidade máxima de cruzeiro em toda a zona de alto risco. (Recomendação actual: se a velocidade máxima de cruzeiro for superior a 18 nós, o navio deverá mantê-la, não a reduzindo para efectuar o trânsito agrupado e procurando transitar pela zona de alto risco o mais possível de noite.)
 - f) Os navios deverão respeitar sempre o Regulamento Internacional para evitar abalroamentos no mar. Ao entrarem no IRTC e ao dele saírem, os comandantes devem zelar por não pôr em perigo a navegação de outros navios. As luzes de navegação não devem ser apagadas à noite. Seguir as orientações das autoridades do Estado de bandeira.
 - g) Iluminar o convés apenas o necessário por razões de segurança. Para aumentar a área de vigia, poderão iluminar-se as zonas de sombra em redor do casco do navio, mas apenas se isso não puser em causa a segurança da navegação. Se se dispuser desse equipamento e for considerado adequado, ponderar a utilização imediata de projectores de comando à distância, caso seja detectada actividade suspeita junto do navio, pois a utilização de tais luzes pode surpreender os piratas e dissuadir ataques potenciais. (A recomendação actual da força naval é que o trânsito se efectue apenas com as luzes de navegação.)

- h) Ter na ponte fotografias dos navios-mãe piratas e comunicar imediatamente o avistamento de qualquer deles. Comunicar todos os avistamentos de possíveis navios-mãe ao UKMTO Dubai e ao IMB PRC. (Ver no anexo C um exemplo de comunicado de pirataria para a transmissão dessas informações ou para a comunicação de qualquer outro ataque ou avistamento.)
- i) O comandante deverá tentar avaliar as possíveis ameaças o mais cedo possível. Logo que tenha a percepção de ameaça iminente, deverá contactar imediatamente o UMKTO Dubai.)
- j) Vigiar atentamente as embarcações suspeitas por todos os meios disponíveis, em especial pela popa ou pelas alhetas.
- k) Proteger a tripulação de riscos indevidos. Durante o trânsito pela zona de alto risco só deverão ser efectuados no convés trabalhos essenciais. Tanto quanto possível, durante a noite os comandantes deverão manter a tripulação fora do convés de tempo, sem prejuízo da obrigação de manter em permanência uma vigia adequada e completa.
- l) Recorrer a luzes, alarmes sonoros ou a actividade da tripulação para alertar os possíveis piratas de que foram detectados.
- m) Poderá ponderar-se uma série de outros meios defensivos não-letais disponíveis comercialmente. Todavia, as companhias deverão analisar as vantagens e inconvenientes desses meios em função das características e da vulnerabilidade do navio.

6. Em caso de ataque de piratas

- a) Seguir o plano de contingência pré-preparado do navio.
- b) Activar o plano de comunicações de emergência, comunicando imediatamente o ataque ao contacto primário único em caso de ataque — o UKMTO Dubai. (O MSCHOA, que é o centro permanente de vigilância da segurança do transporte marítimo para ataques de pirataria na região, continuará a servir de contacto de recurso em caso de ataque.)
- c) Activar o sistema de alerta de segurança do navio, que alertará o oficial de protecção da companhia e o Estado de bandeira. Os comunicados subsequentes deverão ser transmitidos o mais rapidamente possível a todos os centros correspondentes de comunicação de actos de pirataria, como se explica no ponto 9.
- d) Se o comandante tiver exercido o seu direito de desligar o sistema de identificação automática durante o trânsito pela zona de pirataria, o sistema deverá voltar a ser imediatamente ligado se o navio for atacado por piratas.
- e) Fazer soar o alarme de emergência e anunciar um ataque de piratas, de acordo com o plano de emergência do navio.
- f) Lançar um apelo «mayday» no canal 16 VHF (e no canal 8 de recurso, que é seguido pelas unidades navais). Enviar uma mensagem de socorro pelo sistema DSC (chamada selectiva digital) e pelo Inmarsat-C, consoante o caso. Estabelecer contacto telefónico com o UKMTO Dubai.
- g) Evitar a aproximação de esquifes ao navio modificando o rumo e aumentando a velocidade, se possível⁽¹⁾. Os piratas têm grande dificuldade em abordar um navio que:
 - i) Navegue a mais de 15 nós.
 - ii) Proceda a manobras — sugere-se que, mantendo a velocidade, o comandante passe rapidamente a navegar em ziguezague curto, para dissuadir ainda mais a abordagem. Ponderar aumentar a exposição dos piratas ao vento/à vaga e tirar partido da ondulação gerada à proa e da esteira para dificultar a aproximação das embarcações piratas. O comandante e o oficial de quarto deverão atender às características de governo e de manobra do navio. Deverá dar-se especial atenção às consequências da modificação das ordens dadas ao timoneiro e ao efeito que podem ter na velocidade do navio.
- h) Activar as medidas defensivas por recurso às bombas de incêndio.
- i) Ponderar acender as luzes do convés orientadas para vante, para chamar a atenção para o navio e auxiliar na sua identificação, como navio atacado, pelas forças militares de socorro.
- j) Distribuir toda a restante tripulação de acordo com o plano de contingência do navio.

⁽¹⁾ Se for possível ganhar tempo até à chegada das forças militares, muitas vezes os piratas desistem do ataque. É por isso que o registo atempado no MSCHOA, a observância da cronologia do trânsito agrupado e a comunicação da posição actualizada do navio ao UKMTO Dubai são essenciais: aumentam a probabilidade de haver apoio naval nas proximidades, caso os piratas ataquem.

7. Em caso de abordagem por piratas

- a) Antes de os piratas chegarem à ponte, informar o UMKTO Dubai e, se houver tempo, a companhia.
- b) Não oferecer resistência, pois pode desencadear violência desnecessária e pôr em perigo a tripulação.
- c) Se for necessário evacuar a ponte e/ou a casa das máquinas, a máquina principal deve ser parada. Se possível, cortar o andamento do navio e afastá-lo de outros navios.
- d) Manter a calma e cooperar totalmente com os piratas.
- e) Concentrar toda a tripulação, excepto a da ponte, num único local.
- f) Em caso de refúgio numa «cidadela», garantir que existe protecção/cobertura no interior se os piratas tentarem entrar à força. Manter-se afastado de portas/entradas e de vigias/janelas — não oferecer resistência à entrada. Utilizar os meios de comunicação da «cidadela» para comunicar com as autoridades.

8. Em caso de acção militar

- a) Deverá recomendar-se à tripulação que NÃO utilize máquinas fotográficas com *flash* no decurso de qualquer acção militar.
- b) Se decorrer alguma acção militar a bordo do navio, a tripulação deve baixar-se no convés e cobrir a cabeça com ambas as mãos, mantendo-as visíveis e sem qualquer objecto.
- c) Estar preparado para responder a perguntas sobre identidade e função a bordo.
- d) Atender ao facto de o inglês não ser a língua veicular de todas as unidades navais na região.
- e) As forças militares podem deter inicialmente todas as pessoas que encontrem, o que constitui prática normal. Informar disso o pessoal do navio, preparando-o para essa eventualidade e para que coopere totalmente logo nas fases iniciais da acção militar a bordo.

9. Comunicado de incidente (ver o anexo C)

- a) É fundamental que, após um ataque de piratas ou a detecção de actividades suspeitas, seja enviado um comunicado detalhado da ocorrência ao MSCHOA, ao UKMTO Dubai e ao IMB.
- b) Este procedimento permitirá a análise pormenorizada e a determinação das tendências da pirataria, bem como a avaliação das técnicas e mudanças de tática dos piratas, além de possibilitar o envio de alertas aos navios mercantes que se encontram nas proximidades.
- c) Os comandantes são, portanto, aconselhados a elaborar o comunicado de incidente de pirataria normalizado constante do anexo C.

Actualização das melhores práticas de gestão

1. Prevê-se que as presentes melhores práticas sejam periodicamente actualizadas com base na experiência operacional e nas lições extraídas. As partes responsáveis pela elaboração do presente documento procurarão reunir-se regularmente para actualizar estas práticas e transmitir as actualizações aos membros das organizações respectivas e a outras organizações interessadas.
 2. Em caso de dúvida, consultar o sítio Web do MSCHOA, na qual serão sempre publicadas todas as informações complementares relevantes (note-se que essas informações poderão não ter o aval prévio de todas as organizações acima indicadas).
-

ANEXO A

GLOSSÁRIO

Papéis e interdependência dos organismos de coordenação participantes.

EUNAVFOR

A EUNAVFOR é a autoridade coordenadora que opera o Centro de Segurança do Transporte Marítimo (Corno de África). Os contactos e as informações necessárias figuram no sítio *Web* do MSCHOA.

MSC (HOA) — Centro de Segurança do Transporte Marítimo (Corno de África)

O MSCHOA foi criado pela União Europeia no âmbito da iniciativa da Política Europeia de Segurança e de Defesa para o combate à pirataria no Corno de África, que começara com o estabelecimento da EU NAVCO em Setembro de 2008. Esta célula de coordenação, sediada em Bruxelas, estabelecia contactos com um largo espectro da comunidade marítima e assegurava a coordenação com as forças da União Europeia em acção na zona. Em Novembro de 2008, o Conselho da União Europeia deu um novo passo importante, criando uma missão naval — a EU NAVFOR ATALANTA — para reforçar a segurança da navegação ao largo da costa da Somália, através da prevenção e dissuasão da pirataria e da protecção da navegação mercante na região.

UKMTO Dubai — Operações de Comércio Marítimo do Reino Unido

O escritório do UKMTO Dubai no Dubai serve de contacto para a ligação entre o sector marítimo e as forças militares combinadas. O UKMTO Dubai também gere o sistema de comunicação voluntária, no âmbito do qual os navios mercantes são incentivados a comunicar diariamente a sua posição e a hora prevista de chegada ao próximo porto, quando em trânsito pela região delimitada por Suez e pelas coordenadas 78° E e 10° S. O UKMTO Dubai segue depois os navios, sendo os dados de posição transmitidos aos quartéis-generais CMF e UE. As informações com incidências no tráfego comercial podem depois ser transmitidas directamente aos navios, em vez de o serem às companhias, o que melhora a capacidade de resposta a incidentes e permite ganhar tempo.

Para mais informações, ou para aderir ao sistema de comunicação voluntária, contactar o UKMTO Dubai: UKMTO@eim.ae

ANEXO B

Contactos úteis**UKMTO Dubai**

Endereço de correio electrónico UKMTO@eim.ae
Telefone + 971 505523215
Telemóvel
Telecopiador + 971 43065710
Teleimpressora (51) 210473

MSCHOA

Sítio Web para comunicações www.mschoa.org
Telefone + 44 (0) 1923958545
Telecopiador + 44 (0) 1923958520
Endereço de correio electrónico postmaster@mschoa.org

IMB PRC

Endereço de correio electrónico piracy@icc-ccs.org
Telefone + 60 320310014
Telemóvel
Telecopiador + 60 320785769
Teleimpressora MA34199 IMBPC1

MARLO

Endereço de correio electrónico Marlo.bahrain@me.navy.mil
Telefone + 973 17853927
Telemóvel + 973 39442117

ANEXO C

COMUNICADO DE INCIDENTE — ATAQUE DE PIRATARIA

Elementos identificativos do navio

1. NOME DO NAVIO:		
2. N.º IMO:		
3. BANDEIRA:		
4. INDICATIVO DE CHAMADA		
5. TIPO DE NAVIO:		
6. ARQUEAÇÃO/TONELAGEM:	GRT:NRT	DWT:
7. ARMADORES (ENDEREÇO E CONTACTOS):		
8. GESTORES (ENDEREÇO E CONTACTOS):		
9. ÚLTIMO PORTO DE ESCALA/PRÓXIMO PORTO DE ESCALA:		
10. CARGA (TIPO, QUANTIDADE):		

Pormenores do incidente

11. DATA E HORA DO INCIDENTE:	LT	UTC
12. POSIÇÃO: LAT:	(N/S)	LONG: (E/W)
13. MARCA EM TERRA MAIS PRÓXIMA/LOCALIZAÇÃO:		
14. PORTO/CIDADE/FUNDEADOURO:		
15. PAÍS/PAÍS MAIS PRÓXIMO:		
16. SITUAÇÃO (ATRACADO/FUNDEADO/A NAVEGAR):		
17. VELOCIDADE DO NAVIO:		
18. BORDO LIVRE DO NAVIO DURANTE O ATAQUE:		
19. CONDIÇÕES METEOROLÓGICAS DURANTE O ATAQUE (CHUVA/NEVOEIRO/NEBLINA/LIMPO/ /ETC., VENTO (VELOCIDADE E DIRECÇÃO), ESTADO DO MAR/ALTURA DA VAGA):		
20. TIPOS DE ATAQUE (ABORDAGEM/TENTATIVA):		
21. CONSEQUÊNCIAS PARA A TRIPULAÇÃO, O NAVIO E A CARGA: TRIPULANTES FERIDOS/MORTOS: ARTIGOS/DINHEIRO ROUBADOS:		
22. ZONA DO NAVIO ATACADA:		
23. ÚLTIMO MOVIMENTO OBSERVADO DOS PIRATAS/DAS EMBARCAÇÕES SUSPEITAS:		

Elementos relativos aos atacantes

24. NÚMERO DE PIRATAS/ASSALTANTES:
25. VESTUÁRIO/ASPECTO FÍSICO:
26. LÍNGUA FALADA:
27. ARMAS UTILIZADAS:
28. SINAIS PARTICULARES:
29. EMBARCAÇÕES UTILIZADAS:
30. MÉTODO DE APROXIMAÇÃO:
31. DURAÇÃO DO ATAQUE:
32. AGRESSIVO/VIOLENTO:

Outros elementos

33. MEDIDAS DO COMANDANTE E DA TRIPULAÇÃO:
34. O INCIDENTE FOI COMUNICADO À AUTORIDADE COSTEIRA? EM CASO AFIRMATIVO, QUAL?
35. MODO DE COMUNICAÇÃO PREFERIDO COM O NAVIO EMISSOR DO COMUNICADO: ESTACÃO COSTEIRA DE RADIOCOMUNICAÇÕES/HF/MF/VHF/INMARSAT IDS (MAIS O CÓDIGO DA ZONA OCEÂNICA)/MMSI
36. MEDIDAS DAS AUTORIDADES:
37. NÚMERO DE TRIPULANTES/NACIONALIDADES:
38. ANEXAR À COMUNICAÇÃO: DESCRIÇÃO BREVE/RELATÓRIO COMPLETO/DECLARAÇÕES DO COMANDANTE E DA TRIPULAÇÃO SOBRE O ATAQUE/FOTOGRAFIAS TIRADAS

Orientações adicionais dirigidas aos navios de pesca, em complemento das melhores práticas de gestão destinadas a dissuadir a pirataria no golfo de Adem e ao largo da costa da Somália

I. Recomendações aos navios em zonas de pesca

1. Os navios de pesca não somalianos não deverão pescar nem navegar a menos de 200 milhas náuticas da costa da Somália, disponham ou não de licença para o efeito.
2. Não iniciar operações de pesca se o radar indicar a presença de embarcações não identificadas.
3. Se forem avistados esquiifes de poliéster de um tipo normalmente utilizado pelos piratas, afastar o navio a toda a velocidade, navegando contra o vento e a vaga, para dificultar a navegação das embarcações suspeitas.
4. Evitar parar de noite, estar alerta e manter vigilância na ponte, no convés e na casa das máquinas.
5. Durante as operações de pesca, situação em que o navio fica mais vulnerável, estar alerta e manter a vigilância por radar, para informar o mais possível as autoridades se ocorrer um ataque.
6. Ao navegar de noite, utilizar apenas as luzes de navegação e de segurança obrigatórias, para evitar que a luminosidade atraia os piratas — que, por vezes, se encontram em barcos sem radar e estão simplesmente à espreita.
7. Quando o navio estiver a pescar à noite ao sabor do mar, montar guarda à ponte, ao convés e à casa das máquinas. Utilizar apenas as luzes de navegação e de segurança obrigatórias. A máquina deverá estar pronta para arrancar de imediato.
8. Afastar o navio de navios não identificados.
9. Utilizar o VHF o menos possível, para evitar ser escutado pelos piratas e tornar a localização mais difícil.
10. Activar o AIS quando estiverem a operar na zona aeronaves de patrulha marítima, para facilitar a identificação e a localização e seguimento do navio.

II. Identificação

1. Recomenda-se vivamente aos gestores que mantenham os seus navios de pesca registados no MSCHOA durante todo o período de actividade ao largo da costa da Somália. Incluir o rol completo da tripulação e as previsões de actividade do navio, se possível.
2. Treinar a tripulação antes do trânsito ou de operações de pesca na zona.
3. Se o navio de pesca dispuser de sistema VMS (sistema de localização de navios), o seu gestor deverá facultar ao MSCHOA acesso a esses dados.
4. Os navios de pesca não deverão navegar em zonas nas quais, segundo as informações que receberam, tenham sido identificados navios suspeitos de serem navios-mãe piratas e deverão utilizar todos os meios para detectar, o mais precocemente possível, qualquer movimento de embarcações ou navios que se afigure suspeito.
5. Os navios de pesca deverão identificar-se sempre que solicitado por aeronaves ou navios da operação ATALANTA ou de outras operações antipirataria nacionais ou internacionais.
6. Os navios militares, mercantes ou de pesca devem responder sem demora aos pedidos de identificação efectuados pelos navios de pesca de que se aproximem (para que estes possam pôr-se rapidamente em fuga, sobretudo se estiverem a pescar).

III. Em caso de ataque

1. Em caso de ataque ou de avistamento de embarcações suspeitas, avisar as autoridades (UKMTO e MSCHOA) e os outros navios.
2. Comunicar os contactos do segundo comandante do navio (que se encontra em terra), cujo conhecimento do mesmo pode contribuir para o sucesso de uma eventual intervenção militar.

Recomendações aplicáveis apenas aos cercadores com rede de cerco com retenida

3. Evacuar todo o pessoal do convés e do cesto de gávea.
 4. Se os piratas tiverem tomado conta do navio e a rede de cerco com retenida estiver largada, tentar que os piratas permitam a recolha da rede. Se a recolha for autorizada, seguir as instruções de estiva da rede e explicar o funcionamento do equipamento, para evitar equívocos.
-

EU Book shop

Todas as publicações
da União Europeia
ao SEU alcance!



bookshop.europa.eu

Preço das assinaturas 2010 (sem IVA, portes para expedição normal incluídos)

Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	1 100 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, edição impressa + CD-ROM anual	22 línguas oficiais da UE	1 200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série L, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	770 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, CD-ROM mensal (cumulativo)	22 línguas oficiais da UE	400 EUR por ano
Suplemento do Jornal Oficial (série S), Adjudicações e Contratos Públicos, CD-ROM, duas edições por semana	Multilíngue: 23 línguas oficiais da UE	300 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série C — Concursos	Língua(s) de acordo com o concurso	50 EUR por ano

O *Jornal Oficial da União Europeia*, publicado nas línguas oficiais da União Europeia, pode ser assinado em 22 versões linguísticas. Compreende as séries L (Legislação) e C (Comunicações e Informações).

Cada versão linguística constitui uma assinatura separada.

Por força do Regulamento (CE) n.º 920/2005 do Conselho, publicado no Jornal Oficial L 156 de 18 de Junho de 2005, nos termos do qual as instituições da União Europeia não estão temporariamente vinculadas à obrigação de redigir todos os seus actos em irlandês nem a proceder à sua publicação nessa língua, os Jornais Oficiais publicados em irlandês são comercializados à parte.

A assinatura do Suplemento do Jornal Oficial (série S — Adjudicações e Contratos Públicos) reúne a totalidade das 23 versões linguísticas oficiais num CD-ROM multilíngue único.

A pedido, a assinatura do *Jornal Oficial da União Europeia* dá direito à recepção dos diversos anexos do Jornal Oficial. Os assinantes são avisados da publicação dos anexos através de um «Aviso ao leitor» inserido no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O formato CD-ROM será substituído pelo formato DVD durante o ano de 2010.

Vendas e assinaturas

As subscrições de diversas publicações periódicas pagas, como a subscrição do *Jornal Oficial da União Europeia*, estão disponíveis através da nossa rede de distribuidores comerciais, cuja lista está disponível na internet no seguinte endereço:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_pt.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferece acesso directo e gratuito ao direito da União Europeia. Este sítio permite consultar o *Jornal Oficial da União Europeia* e inclui igualmente os tratados, a legislação, a jurisprudência e os actos preparatórios da legislação.

Para mais informações sobre a União Europeia, consultar: <http://europa.eu>

