COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 6.12.2000
COM(2000) 802 final

2000/0325 (COD)
2000/0326 (COD)
2000/0327 (COD)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

SOBRE UM SEGUNDO PACOTE DE MEDIDAS COMUNITÁRIAS NO DOMÍNIO DA SEGURANÇA MARÍTIMA, NO SEGUIMENTO DO NAUFRÁGIO DO PETROLEIRO ERIKA

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento, controlo e informação para o tráfego marítimo

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à constituição de um fundo de compensação de danos causados pela poluição por hidrocarbonetos em águas europeias e medidas complementares

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima

(apresentadas pela Comissão)

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO
AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

SOBRE UM SEGUNDO PACOTE DE MEDIDAS COMUNITÁRIAS NO DOMÍNIO DA SEGURANÇA MARÍTIMA, NO SEGUIMENTO DO NAUFRÁGIO DO PETROLEIRO ERIKA

O naufrágio do petroleiro ERIKA ao largo da costa francesa, em Dezembro de 1999, desencadeou novos avanços a nível da política comunitária de segurança marítima. Em 21 de Março de 2000, cerca de três meses apenas depois do acidente, a Comissão adoptou uma «Comunicação sobre a segurança do transporte marítimo de hidrocarbonetos», acompanhada por um conjunto de propostas de acção concretas, com o objectivo de evitar a repetição de tais acidentes.

O Conselho Europeu de Biarritz preconizou a adopção rápida do primeiro "pacote de medidas Erika" e incitou a Comissão a propor, na melhor oportunidade, um segundo pacote de medidas que complementassem as três propostas legislativas apresentadas em 21 de Março de 2000.

I- Rememoração das propostas de medidas apresentadas ao Conselho e ao Parlamento Europeu

- A alteração substancial da directiva em vigor relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto, com vista a **reforçar os controlos nos portos**, que continuam actualmente a ser insuficientes. São elementos essenciais desta proposta o banimento dos navios inferiores às normas (com o estabelecimento de uma lista negra de navios, que deixarão de poder entrar nas águas da União Europeia), e o reforço das inspecções dos navios «de risco», nomeadamente os petroleiros. O conjunto das alterações propostas implica o reforço do pessoal encarregado das inspecções nos portos dos Estados-Membros.

- A alteração da directiva em vigor relativa às **Sociedades de Classificação**, nas quais os Estados-Membros delegam grande parte dos seus poderes de verificação, com o objectivo geral de reforçar o controlo das actividades destas sociedades.

- Uma proposta de regulamento cujo objectivo é generalizar **a proibição dos petroleiros de casco simples** segundo um calendário análogo ao dos Estados Unidos, o que possibilitará a introdução acelerada dos petroleiros de casco duplo, que oferecem melhor protecção contra a poluição em caso de acidente. De acordo com o calendário, o casco duplo será obrigatório para a maior parte das categorias de petroleiros em 2010.

A Comissão chamou a atenção do Conselho "Transportes" de 2 de Outubro para a necessidade de evitar um enfraquecimento da sua proposta relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto, que teria por efeito, caso o compromisso da Presidência fosse adoptado, diminuir para metade o número de navios "de risco" que seriam submetidos a inspecção alargada obrigatória nos portos da União Europeia.

No que se refere à proposta de regulamento relativo aos **petroleiros de casco duplo**, uma diligência conjunta junto da Organização Marítima Internacional (OMI) conduziu em Outubro de 2000 a uma posição favorável à revisão das regras internacionais em vigor. A adopção pela OMI de tais medidas, que são similares às desejadas pela União Europeia, está prevista para

Abril de 2001. Com essa base, o Conselho deverá adoptar uma posição comum na sua sessão de 21 de Dezembro, a fim de que, em qualquer caso, entre em vigor regulamentação comunitária em antecipação da da OMI, que pode demorar vários anos.

As instituições comunitárias devem acelerar os seus trabalhos, por forma a que o Conselho Europeu de Nice possa constatar um acordo sobre estes três textos no final do ano. O Presidente do Conselho e a Presidente do Parlamento Europeu apelaram de novo para uma adopção acelerada destas medidas, no seguimento do naufrágio do navio de transporte de produtos químicos "Ievoli Sun" em 31 de Outubro de 2000.

II - Segundo pacote de medidas para reforçar duradouramente a protecção das águas europeias contra os riscos de acidente e poluição

1) Medidas destinadas a reforçar a segurança do tráfego marítimo e a prevenção da poluição por navios

A segurança do tráfego marítimo nas águas europeias é uma questão capital: 90% do comércio entre a União Europeia e os países terceiros efectua-se por mar. Os riscos de acidente associados à concentração de tráfego nas principais vias marítimas europeias são particularmente elevados em certas zonas de convergência, como os estreitos do Pas-de-Calais ou de Gibraltar. Por outro lado, as consequências ambientais de um acidente no mar, que pode mesmo ocorrer fora das zonas de forte densidade de tráfego (como foi o caso do naufrágio do ERIKA), podem ser desastrosas para a economia e o ambiente dos Estados-Membros afectados.

Mesmo com a adopção do primeiro pacote de medidas, os navios inferiores às normas poderão escapar aos controlos comunitários. Acresce que a Directiva 93/75/CEE em vigor, que estabelece obrigações de notificação para os navios que transportem mercadorias perigosas ou poluentes, não é suficiente para permitir um conhecimento e acompanhamento precisos dos navios, em particular os que transitam ao largo das costas europeias. Importa, pois, que a União Europeia se dote dos meios que lhe permitam vigiar e controlar melhor o tráfego que transita ao largo das suas costas e intervir mais eficazmente quando se verifique uma situação crítica no mar.

A proposta prevê especificamente:

– a melhoria da identificação dos navios que se dirigem a portos comunitários e o reforço do acompanhamento de todos os navios que transitam em zonas de forte densidade de tráfego ou perigosas para navegação, bem como a obrigatoriedade de estes estarem equipados com respondedores para permitir a sua identificação automática e o seu acompanhamento permanente pelas autoridades costeiras;

– o alargamento das obrigações de notificação já previstas na Directiva 93/75/CEE a outras mercadorias perigosas ou poluentes e em especial os combustíveis de bancas, visto tratar-se de produtos altamente poluentes;

– a simplificação e harmonização dos procedimentos de transmissão e tratamento dos dados relativos às mercadorias perigosas ou poluentes transportadas nos navios, através, nomeadamente, do recurso sistemático à transferência electrónica de dados;

– a obrigatoriedade de os navios que escalem portos da Comunidade estarem equipados com caixas negras (aparelhos de registo dos dados de viagem - VDR), a fim de facilitar as investigações em caso de acidente e contribuir, assim, para o

reforço da política de prevenção dos acidentes marítimos. Em relação às regras da OMI, estas caixas negras tornar-se-ão obrigatórias a bordo dos navios mais cedo e mais generalizadamente (navios de carga e navios afectos a viagens domésticas);

– o reforço do desenvolvimento de bases de dados comuns e a ligação em rede dos centros de gestão das informações recolhidas em conformidade com a directiva;

– um controlo mais apertado dos navios que representem um risco particularmente elevado para a segurança marítima e o ambiente e a circulação das informações a eles respeitantes entre os Estados-Membros, para que estes possam detectar situações perigosas mais rapidamente e tomar, se for caso disso, medidas preventivas contra tais navios;

– o reforço dos poderes de intervenção dos Estados-Membros enquanto Estados costeiros, em caso de risco de acidente ou de poluição para a sua costa (águas territoriais e alto mar). Os Estados-Membros poderão, assim, ordenar a mudança de itinerário de um navio que ponha em risco a sua costa, notificar o comandante para que elimine o risco de poluição, embarcar a bordo uma equipa de avaliação ou impor a pilotagem ou o reboque do navio;

– a tomada pelos Estados-Membros de medidas que permitam o acolhimento de navios em perigo no mar em portos de refúgio e a interdição de saída dos navios dos portos em caso de condições meteorológicas excepcionais que criem riscos graves para a segurança ou o ambiente.

2) Reforço dos actuais regimes de responsabilidade e de compensação pelos danos devidos à poluição

A partir dos anos 70, a comunidade internacional, por intermédio da OMI, estabeleceu diversas convenções internacionais que instituem regras detalhadas em matéria de responsabilidade e compensação pelos danos devidos à poluição causada pelos navios-tanque.

A proposta da Comissão complementa o actual regime internacional em dois níveis de responsabilidade e compensação pelos danos devidos à poluição causada pelos petroleiros instituindo um fundo europeu suplementar, o Fundo COPE, destinado a compensar as vítimas de derrames de hidrocarbonetos nas águas europeias. O Fundo COPE compensará apenas as vítimas cujos pedidos de compensação foram considerados justificados mas se viram impossibilitadas de obter plena compensação no quadro do regime internacional devido à insuficiência dos limites máximos de compensação, que se elevam actualmente a 200 milhões de euros.

A compensação pelo Fundo COPE basear-se-á, portanto, nos mesmos princípios e regras que norteiam o actual regime internacional, mas terá um limite máximo de 1000 milhões de euros, considerado suficiente para qualquer catástrofe previsível. O Fundo Cope poderá ser também utilizado para acelerar a completa compensação das vítimas de poluição.

O Fundo COPE será financiado pelos destinatários dos hidrocarbonetos na Comunidade. Quem quer que num Estado-Membro seja destinatário de mais de 150 000 toneladas/ano de petróleo bruto e/ou fuelóleo pesado deverá pagar a sua contribuição para o Fundo COPE, proporcional à quantidade de hidrocarbonetos recebida.

O Fundo COPE apenas entrará em acção quando se verifique em águas comunitárias um acidente que exceda, ou seja passível de exceder, o limite máximo previsto no Fundo internacional para a compensação pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos (FIPOL). Se não for esse o caso, o Fundo COPE não reclamará qualquer contribuição.

O regulamento proposto inclui, para além das disposições no domínio da responsabilidade já referidas, um artigo que prevê sanções pecuniárias em caso de negligência grosseira por parte de uma pessoa envolvida no transporte marítimo de hidrocarbonetos. Estas sanções serão impostas pelos Estados-Membros à margem do regime de responsabilidade e compensação, pelo que não serão afectadas por uma eventual limitação da responsabilidade.

3) Agência Europeia da Segurança Marítima

No espaço de alguns anos apenas foi criado um abundante corpus legislativo no domínio da segurança marítima. Os Estados-Membros devem dar execução a essa regulamentação de forma eficaz e uniforme, nomeadamente harmonizando os procedimentos e as práticas de inspecção nos portos e a verificação técnica do estado dos navios e recrutando um número consentâneo de inspectores, uma vez que o número de navios de risco efectivamente inspeccionados, da ordem de 700 em 1999, deverá passar para 6000 com a entrada em vigor das propostas da Comissão.

A instituição da Agência Europeia da Segurança Marítima irá apoiar a acção da Comissão e dos Estados-Membros na aplicação e controlo da legislação comunitária e na avaliação da eficácia das medidas adoptadas. A Agência terá um efectivo de meia centena de pessoas, provenientes essencialmente das administrações marítimas nacionais e do sector

Na sua proposta, a Comissão propõe que a Agência, largamente inspirada, no que respeita à sua organização e missão, na Agência para a Segurança da Aviação, exerça as seguintes funções:

– Assistência técnica à preparação das propostas de alteração dos textos legislativos comunitários, à luz, nomeadamente, da evolução da regulamentação internacional;

– Realização de missões *in loco* de inspecção das condições em que os Estados-Membros efectuam as vistorias no quadro da inspecção de navios pelo Estado do porto;

– Organização de acções de formação adequadas;

– Recolha de informações e exploração de bases de dados no domínio da segurança marítima, possibilitando, nomeadamente, o estabelecimento pela Comissão de uma «lista negra» dos navios inferiores às normas. Os dados estarão à disposição dos inspectores dos Estados-Membros, que poderão, assim, dispor imediatamente de todas as informações relativas a um navio e proceder, se for caso disso, à sua imobilização.

– Missões associadas à vigilância da navegação e à gestão das informações relativas ao tráfego marítimo;

– Missões de avaliação e auditoria das Sociedades de Classificação;

– Participação ou coordenação de actividades no quadro das investigações subsequentes à ocorrência de um acidente no mar;

– Missões de assistência aos Estados candidatos à adesão, com vista a avaliar o modo como as administrações marítimas desses Estados cumprem as suas obrigações de Estado de bandeira e de Estado do porto;

****

CONCLUSÃO

Estas medidas, que vêm completar o primeiro pacote, constituem um conjunto coerente que deverá reforçar significativamente a segurança marítima nas águas e nos portos da União Europeia. Para que se traduzam rapidamente em acções concretas, a Comissão propõe ao Parlamento Europeu e ao Conselho que adoptem, com a maior brevidade, as três propostas legislativas que acompanham a presente comunicação.

2000/0325 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento, controlo e informação para o tráfego marítimo

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

CONTEXTO, OBJECTIVOS E TEOR DA PROPOSTA

Contexto geral

1. Desde que foi lançada, em 1993[1], a política comunitária de segurança marítima, já foi adoptada uma quinzena de regulamentos ou directivas cujo objectivo é reforçar a segurança dos navios, suas tripulações e seus passageiros e prevenir mais eficazmente a poluição do mar.

O acidente do ERIKA, em 13 de Dezembro de 1999, mostrou simultaneamente a persistência do risco de acidentes ao largo das costas europeias e a gravidade potencial das suas consequências, nomeadamente a poluição da costa. Três meses depois deste acidente, a Comissão Europeia adoptava, em 21 de Março de 2000, uma «Comunicação sobre a segurança do transporte marítimo de hidrocarbonetos», que delineava uma estratégia global e era acompanhada de um conjunto de propostas de acções concretas destinadas a evitar que tais acidentes se repitam. As medidas a curto prazo propostas pela Comissão nessa comunicação deveriam ser completadas com medidas suplementares destinadas a reforçar duradouramente a protecção das águas europeias contra o risco de acidentes e poluição. As medidas a médio prazo anunciadas referem-se à segurança do tráfego marítimo, ao reforço dos regimes de responsabilidade e compensação pelos danos por poluição acidental e a criação de uma «Agência Europeia da Segurança Marítima». O anúncio destas medidas foi confirmado por ocasião do Conselho Europeu de Biarritz, de 14 de Outubro de 2000, com base no relatório da Comissão, de 27 de Setembro de 2000, sobre a estratégia comunitária no domínio da segurança marítima[2].

2. A Europa, em particular a sua fachada atlântica, tem conhecido vários acidentes catastróficos em que estiveram implicados navios petroleiros (Torrey Canyon, Amoco Cadiz, Tanio, Braer, Aegean Sea, etc.). Para além das causas directas destes acidentes, que podem ser múltiplas, as condições meteo-oceânicas frequentemente desfavoráveis, as costas acidentadas e a densidade do tráfego em certas vias de navegação constituem um factor objectivo de risco não desprezável. Por outro lado, os casos de poluição acidental, bem como a poluição operacional crónica, são frequentes (sobretudo na fachada atlântica) e têm consequências particularmente gravosas para o ambiente e a economia local, dada a riqueza do litoral europeu em biótopos vulneráveis e em recursos associados ao mar (pesca, turismo). A este respeito, o litoral europeu pode ser considerado, na sua quase totalidade, uma zona sensível a proteger. As consequências económicas de um acidente causado por um petroleiro, mesmo de pequeno porte, podem ser catastróficas, como demonstrou o acidente do ERIKA, em que o montante dos danos indemnizáveis é estimado em mais de 300 milhões de euros.

3. Existe hoje a nível internacional, e também a nível comunitário, um conjunto de regras técnicas relativas à construção, estabilidade e equipamento dos navios, à qualificação das tripulações e às condições de vida e trabalho a bordo. Sem estas regras, o número de acidentes marítimos seria consideravelmente mais elevado. No entanto, qualquer que seja a sua qualidade, as normas de segurança nunca darão origem a um risco zero nas águas europeias, tanto mais que não são aplicadas por todos com o mesmo rigor. Os dados estatísticos

---

[1] Comunicação da Comissão, de 24 de Fevereiro de 1993, «Uma política comum de segurança marítima», COM(93) 66 final de 24.2.1993

[2] COM 2000 (603) final de 27.9.2000

disponíveis no quadro do Memorando de Entendimento de Paris para o controlo dos navios nos portos mostram que um número crescente de inspecções revela anomalias suficientemente graves para justificar centenas de imobilizações de navios por ano. A inspecção de navios pelo Estado do porto não é, pois, por si só suficiente para pôr termo ao fenómeno das bandeiras de conveniência e enferma, por outro lado, de uma lacuna não desprezável. Com efeito, as vistorias são efectuadas apenas por ocasião das escalas nos portos. Mau grado o desenvolvimento de ferramentas de identificação cada vez mais refinadas, como o factor de selecção, continua a ser possível que certos navios escapem por algum tempo às malhas da rede. Em consequência desta situação, continuam a navegar ao largo das costas dos Estados-Membros navios em mau estado, que representam um risco evidente para a segurança e o ambiente, sem que tal risco seja detectado ou a presença dos navios nas suas águas conhecida do Estado ribeirinho.

Nem as normas de segurança que os Estados de bandeira devem respeitar nem o controlo pelo Estado do porto são, pois, suficientes para um Estado se precaver contra o risco de acidente ou de poluição do seu litoral. Importa, portanto, que os Estados costeiros se dotem dos meios que lhes permitam vigiar e controlar melhor o tráfego que transita ao largo das suas costas, a fim de poderem proteger os seus cidadãos, a sua economia e o seu ambiente das possíveis consequências catastróficas de um acidente marítimo.

Evolução do contexto internacional

4. As condições de exercício da vigilância e controlo do tráfego marítimo evoluíram drasticamente nos últimos anos, tanto no plano jurídico como no plano tecnológico.

O equilíbrio das competências dos Estados costeiros, Estados de bandeira e Estados portuários é consagrado na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de Dezembro de 1982, num entendimento que continua a privilegiar o princípio da liberdade de navegação mas que, em relação ao direito anterior, marca um claro alargamento das competências do Estado costeiro. Foi principalmente para combater os riscos de poluição que o Estado costeiro adquiriu competências importantes quer a nível do seu mar territorial quer a nível da sua zona económica exclusiva (quando a tem).

5. O direito internacional conheceu desde então vários desenvolvimentos, nomeadamente as alterações sucessivamente introduzidas na Convenção SOLAS (Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar). O Capítulo V da SOLAS, consagrado à segurança da navegação, é actualmente objecto de reformulação e irá conter disposições pormenorizadas relativas, nomeadamente:

– aos sistemas de organização do tráfego (nova regra 10), que têm por objectivo reforçar a segurança nas zonas sensíveis, em que o tráfego é particularmente denso ou difícil, e podem consistir em esquemas de separação do tráfego, zonas a evitar, rotas de águas profundas, etc..

– aos sistemas de comunicados de navios (nova regra 11), que prevêem a obrigação de os navios sinalizarem a sua passagem numa zona específica transmitindo uma série de informações às autoridades costeiras encarregadas de receber tais comunicados.

– aos serviços de tráfego marítimo (STM ou, utilizando a sigla inglesa, mais frequente, VTS; nova regra 12), que oferecem aos navios, nas zonas em que o volume de tráfego ou o risco de acidente o justificam, um serviço de informações

náuticas/meteorológicas, eventualmente complementado por serviços de assistência/ organização do tráfego.

As regras da Convenção SOLAS são complementadas, nestes diferentes aspectos, por resoluções que definem os princípios e as disposições operacionais aplicáveis a estes serviços/sistemas.

6. No que se refere às tecnologias de comunicação, determinação da posição e acompanhamento dos navios, a última década caracteriza-se por desenvolvimentos assinaláveis, nomeadamente a nível dos sistemas de determinação da posição por satélite, da electrónica e da telemática. Uma das novidades mais importantes são os sistemas de identificação automática dos navios, ou respondedores (*transpondeurs*), que a OMI deverá tornar obrigatórios a bordo dos navios de mais de 300 GT a partir de 2002. Uma das vantagens desta tecnologia, na sua aplicação navio-terra, é o facto de ser «passiva», isto é, não exigir intervenção activa a bordo, aliviando assim consideravelmente o comandante. Por outro lado, a informática simplificou e optimizou significativamente o acompanhamento dos navios pelas estações costeiras ao possibilitar, nomeadamente, um melhor tratamento das imagens radar e a circulação mais rápida da informação por via electrónica.

Desenvolvimentos registados na Comunidade Europeia

7. O congestionamento e o nível elevado de riscos para a navegação nas águas europeias levaram os Estados-Membros a estabelecer, desde há uns vinte anos, sistemas de organização do tráfego nas principais vias utilizadas pelos navios que se dirigem ou saem dos portos europeus. Estes sistemas, aprovados pela OMI, contribuíram para limitar os riscos de abalroamento ou outros acidentes ao largo das costas europeias.

Os sistemas de comunicados obrigatórios são mais recentes, uma vez que, anteriormente à introdução, em 1994, de uma alteração à Convenção SOLAS, tais sistemas tinham por base a participação voluntária dos navios em trânsito. Presentemente, funcionam vários sistemas de comunicados voluntários ou obrigatórios aprovados pela OMI, nomeadamente na fachada atlântica e na Mancha, zonas particularmente expostas ou ecologicamente sensíveis. A prática de notificação aos portos, é quanto a ela, hoje em dia generalizada: os navios informam os portos antecipadamente das suas previsões de escala (geralmente vários dias antes da data prevista de chegada, a fim de assegurarem espaço de cais) e confirmam a chegada 24 ou 48 horas antes.

Na maior parte dos portos europeus e seus acessos marítimos, os movimentos de navios são controlados pelos VTS portuários, que contribuem assim para a eficiência da gestão do porto e para a segurança na zona portuária e nas suas proximidades. O desenvolvimento dos VTS costeiros responde à necessidade de um melhor acompanhamento do tráfego de trânsito em certas zonas em que a densidade do tráfego o justifica.

Convém assinalar que as diferentes funções atrás descritas são frequentemente exercidas por uma só autoridade em terra. Uma mesma estação, um VTS por exemplo, pode receber os comunicados dos navios e assegurar o acompanhamento do tráfego num esquema de separação do tráfego na sua zona de cobertura e desempenhar ainda outras tarefas conexas, como as operações de busca e salvamento no mar.

8. No que se refere à situação a nível comunitário, há a assinalar vários aspectos.

Primeiramente, existe um quadro legislativo:

- A Directiva 93/75/CEE, adoptada em Setembro de 1993 («Directiva Hazmat»), tem por objectivo possibilitar que as autoridades nacionais chamadas a intervir para debelar as consequências de um acidente no mar disponham de informações adequadas. Para esse efeito, os comandantes e os operadores dos navios são obrigados a fornecer às autoridades competentes designadas pelos Estados-Membros um conjunto de informações sobre as mercadorias perigosas ou poluentes transportadas. As referidas autoridades devem trocar essas informações em caso de necessidade, por razões de segurança.

- A proposta de directiva Eurorep foi adoptada em Dezembro de 1993 e dá sequência à Directiva 93/75/CEE, que institui um sistema de notificação para os navios com destino aos portos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes. O seu objectivo principal era alargar as obrigações de notificação previstas na Directiva 93/75/CEE aos navios em trânsito ao largo das costas da Comunidade. A proposta foi recebida favoravelmente pelo Parlamento Europeu, mas a sua discussão no Conselho deparou com vários obstáculos. A proposta encontra-se na agenda do Conselho desde 1994, sem que se tenha podido adoptar uma posição comum.

- A decisão do Conselho de 25 de Fevereiro de 1992, respeitante aos sistemas de rádionavegação destinados a utilização na Europa, prevê o desenvolvimento de ajudas à navegação no espaço marítimo europeu, com base na extensão dos sistemas de radionavegação terrestre Loran-C. Esta componente marítima contribui para a política europeia no domínio da navegação em todos os modos de transporte e, nomeadamente, para o desenvolvimento da rede de satélites de navegação Galileo.

- Uma directiva do Conselho, de 21 de Dezembro de 1978, visa garantir que os navios que pretendam recorrer aos serviços de um piloto para a pilotagem no Mar do Norte e na Mancha disponham de pilotos de alto mar suficientemente qualificados.

- A Decisão n° 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, inscreve entre os seus objectivos a criação de uma rede de informação e gestão do tráfego marítimo, a fim de garantir um alto nível de segurança e eficiência do tráfego marítimo e de protecção do ambiente nas zonas marítimas sob jurisdição dos Estados-Membros. Este instrumento possibilita o apoio financeiro comunitário a projectos de gestão ou informação sobre o tráfego marítimo (nomeadamente VTS). Outros fundos comunitários podem também contribuir para o desenvolvimento de infrastruturas ou instalações para a gestão e informação sobre o tráfego marítimo (FEDER, Fundo de Coesão).

No quadro das medidas destinadas a facilitar a aplicação da legislação comunitária, a Comissão lançou a iniciativa de um memorando de entendimento entre vários Estados-Membros para a instituição de uma rede de transferência electrónica de dados (EDI) entre as Administrações nacionais com vista à aplicação da Directiva 93/75/CEE (são actualmente partes nesse acordo 5 Estados-Membros, aos quais se poderão juntar brevemente outros três). Este projecto é financiado por verbas do orçamento da rede transeuropeia de transportes. Um projecto Phare (EWS: Early Warning System for the Baltic Sea), concluído em 1999, deverá resultar numa iniciativa similar entre vários Estados do Báltico.

Balanço da aplicação da Directiva 93/75/CEE

9. A Directiva 93/75/CEE «Hazmat» é aplicável desde 1995. A Comissão dispõe hoje de uma visão bastante completa da aplicação desta directiva, graças a várias fontes de informação: análise da legislação nacional de transposição, informações recolhidas directamente junto dos Estados-Membros, contactos com o sector e resultados de estudos efectuados por conta da Comissão.

As conclusões principais desta avaliação são:

- O sistema instituído pela directiva é pouco transparente para o exterior e insuficientemente conhecido dos comandantes e armadores, sobretudo fora da União Europeia;

- A obrigação de notificação à partida de um porto fora da União que recai sobre o operador não é correctamente aplicada, sendo a notificação frequentemente efectuada depois da largada do navio e, por vezes, dirigida simplesmente ao porto de destino segundo as regras deste (ex: 48 ou 24 horas antes); é também comum que a notificação à partida de um porto da União seja efectuada com atraso;

- A transmissão das informações relativas à carga é por vezes problemática, nomeadamente devido à inadequação de meios como o fax para a transmissão de um grande volume de informação;

- A directiva não prevê procedimentos nem formas harmonizadas para a transmissão e transferência dos dados, o que é um obstáculo ao bom funcionamento e à eficácia do sistema;

- Não há definição clara de autoridades competentes e, logo, responsabilidades claramente estabelecidas; o problema é sentido sobretudo a nível dos portos, que não são referidos na directiva;

- A lista das autoridades competentes não é regularmente actualizada nem é de acesso fácil;

- As informações comunicadas em conformidade com a directiva são, na maior dos casos, arquivadas pelos destinatários para a eventualidade de ocorrer um acidente marítimo, não lhes sendo dada qualquer outra utilização; a informação recolhida não é, pois, valorizada.

Objectivos de uma nova iniciativa comunitária

10. Considerando o que atrás se expôs, a Comissão é de opinião que os instrumentos existentes para dar resposta aos riscos de acidente ou poluição causados pelos navios inferiores às normas nas águas europeias são ainda insuficientes.

Com efeito, a Directiva 93/75/CEE tem como objectivo principal a minimização das consequências ambientais de um acidente no mar. Por seu lado, os dispositivos de acompanhamento e gestão do tráfego existentes têm um alcance geográfico reduzido, concentram-se nas principais zonas de convergência de tráfego e não têm qualquer influência real quando se verifica uma ocorrência fora da sua zona de cobertura radar ou rádio. O único instrumento verdadeiramente eficaz de que a Comunidade dispõe para impedir que um navio inferior às normas (de bandeira de um país terceiro) navegue em águas europeias parece ser a inspecção pelo Estado do porto. Este instrumento é, contudo, aleatório por natureza (abrange

apenas uma parte do tráfego) e não diminui o risco representado por um navio (ainda) não inspeccionado que navegue ao largo das costas europeias.

Uma outra limitação reside na insuficiente interacção das partes que detêm a informação sobre o tráfego: VTS, guarda costeira, autoridades portuárias, etc., dispõem muitas vezes de dados precisos sobre o tráfego, mas, na falta de intercâmbio e de uma circulação eficaz, esta informação não é valorizada.

A Comissão indicou, no relatório que apresentou à Cimeira de Biarritz, os princípios directores das suas novas propostas no domínio da segurança marítima nas águas europeias:

- obrigação alargada de sinalização antes da entrada em águas europeias;
- melhoria dos procedimentos de transmissão e tratamento dos dados relativos à carga perigosa, através nomeadamente do recurso sistemático à transferência electrónica de dados (EDI);
- obrigatoriedade de os navios que navegam nas águas da Comunidade estarem equipados com sistemas de identificação automática (respondedores), de acordo com o calendário estabelecido pela OMI, com vista a facilitar a sua identificação e acompanhamento pelas autoridades competentes na proximidade da costa;
- reforço do desenvolvimento de bases de dados comuns e ligação em rede dos centros de gestão das informações recolhidas em conformidade com a directiva, com vista a proporcionar uma conhecimento mais completo do tráfego, nomeadamente o tráfego de trânsito, nas águas europeias;
- controlo mais apertado dos navios que representem um risco particularmente elevado para a segurança marítima e o ambiente;
- reforço dos poderes de intervenção dos Estados-Membros enquanto Estados costeiros, em caso de risco de acidente ou de poluição da sua orla costeira.

11. Estes objectivos são demasiado vastos para que uma simples alteração da Directiva 93/75/CEE os possa comportar. Consequentemente, a Comissão propõe um novo instrumento, que incorpora os objectivos daquela directiva, acrescentando-lhes outros de maior alcance: prevenção da poluição marinha acidental e operacional, gestão e vigilância do tráfego marítimo, controlo mais apertado de certos navios considerados «de risco», possibilidades acrescidas de intervenção no mar em situações de risco para o ambiente e a segurança marítima, facilitação das operações de busca e salvamento, etc..

Medidas destinadas a assegurar um acompanhamento e uma segurança reforçadas da navegação nas águas europeias

12. A Comissão propõe que se dê uma base jurídica comunitária a um conjunto de práticas ou requisitos aplicados pelos Estados-Membros, a fim de reforçar a sua eficácia e permitir a eventual aplicação ulterior, pelos Estados-Membros, de um regime de sanções adequado em caso de incumprimento de tais obrigações. Trata-se, nomeadamente, de tornar obrigatório:

- o aviso prévio de entrada nos portos comunitários;

- a sinalização aos sistemas de comunicados obrigatórios instituídos pelos Estados-Membros e aprovados pela OMI.

- a utilização dos serviços de tráfego marítimo e dos sistemas de organização do tráfego marítimo aprovados pela OMI.

Estas medidas permitem garantir que todos os navios abrangidos pela directiva, transportem ou não mercadorias perigosas ou poluentes, que entrem em águas europeias ou se dirijam a portos comunitários, serão identificados, respeitarão as regras de circulação aplicáveis e fornecerão às autoridades costeiras um conjunto de informações importantes na eventualidade de se encontrarem em perigo.

13. O conteúdo das informações a fornecer assenta numa harmonização mínima: integra apenas certos dados essenciais (identificação, posição, destino do navio, etc.), uma vez que outros dados (tipo de navio, arqueação, etc.) podem ser obtidos facilmente noutras fontes, como a base de dados EQUASIS sobre a qualidade dos navios. Os dados mínimos exigidos são, aliás, os que já integram os sistemas de comunicados obrigatórios instituídos, exceptuando as informações seguintes, que a proposta introduz:

– O número de pessoas a bordo. A Directiva 93/75/CEE exige a comunicação do número de tripulantes. Esta informação é, todavia, inadequada e insuficiente, por um lado por não ter em conta as pessoas eventualmente a bordo que não fazem parte da tripulação e, por outro lado, por se restringir aos navios que transportam mercadorias perigosas ou poluentes e ainda porque, integrada num sistema de gestão de informações sobre a carga, não tem utilidade operacional directa para as autoridades em terra interessadas (em particular os centros de coordenação das operações de busca e salvamento). Doravante, estas informações serão transmitidas pelo navio em marcha às estações costeiras, as entidades melhor colocadas para as utilizar.

– A indicação de um endereço, com o objectivo de permitir que as autoridades operacionais entrem em contacto com os detentores das informações precisas respeitantes à carga, o que constitui uma ajuda preciosa em caso de acidente ou incidente com navios que transportem mercadorias perigosas ou poluentes, sobretudo quando o navio está em trânsito e o seu destino não é um porto comunitário (neste caso, com efeito, nenhuma autoridade de nenhum Estado-Membro detém informações sobre a carga).

– Informações sobre o tipo e a quantidade de combustível de bancas. Os hidrocarbonetos transportados nos paióis dos navios representam um risco de poluição não desprezável (certos navios podem transportar vários milhares de toneladas) e, em caso de derrame, são difíceis de recuperar e têm efeitos tóxicos por vezes importantes. Importa, pois, que as autoridades costeiras possam dispor destas informações, com vista a uma melhor avaliação das possíveis consequências de um acidente no mar.

14. Pretende-se, com esta proposta, reforçar a prevenção dos acidentes marítimos e ganhar uma melhor compreensão das suas causas. A definição de uma política eficaz de prevenção dos acidentes marítimos assenta, com efeito, num melhor conhecimento dos fluxos de tráfego e na capacidade de identificar e controlar os navios que representam um risco para a segurança ou o ambiente. A consecução deste objectivo é agora facilitada com a introdução dos sistemas de identificação automática, conhecidos por **respondedores**, que tornam possível o acompanhamento permanente dos navios nas águas costeiras. Também a análise

precisa das causas dos acidentes marítimos é essencial para se compreenderem os factores que determinam a ocorrência de um acidente e, consequentemente, para a definição ulterior de medidas de reforço da segurança marítima. A investigação das causas de um acidente, um processo frequentemente moroso, complexo e oneroso, vai agora ser grandemente facilitada com a introdução das **«caixas negras»**, inspiradas na aviação. São igualmente de esperar incidências positivas na prevenção de acidentes (em particular aqueles em que entra o factor humano), na medida em que a presença a bordo de caixas negras incitará a tripulação a ser mais vigilante e incutir-lhe-á um maior sentido das responsabilidades na operação do navio. Estas diferentes aplicações tecnológicas estão a ser consideradas na OMI, nomeadamente no âmbito da revisão do Capítulo V da SOLAS, mas a Comissão é de opinião que a introdução destas medidas na União Europeia deve ser acelerada e alargada, sobretudo no que se refere às categorias de navios não abrangidas pela regulamentação internacional.

Trata-se, portanto, em primeiro lugar, de tornar obrigatórias as novas disposições SOLAS relativas aos **respondedores** e, sobretudo, de as completar ou de acelerar a sua introdução relativamente aos navios não abrangidos pela nova regra SOLAS, ou seja, essencialmente os navios de carga com mais de 300 GT não afectos a viagens internacionais. Tal alargamento do âmbito de aplicação está em consonância com a abordagem adoptada pela Comissão noutros domínios da segurança marítima: a necessidade de exigir que os navios que fazem cabotagem no interior da Comunidade respeitem regras pelo menos tão estritas quanto às aplicáveis aos navios que efectuam viagens internacionais, a fim de garantir um nível uniforme de segurança nas águas europeias.

Em segundo lugar, a proposta prevê a obrigação de os navios estarem equipados com **caixas negras** (aparelhos de registo dos dados de viagem ou VDR - Voyage Data Recorders), segundo o conceito utilizado no sector do tráfego aéreo. Embora não constituam propriamente um equipamento de navegação, visto destinarem-se a auxiliar as investigações subsequentes a um acidente, a sua inclusão no Capítulo V da SOLAS, em reformulação, demonstra a sua importância no contexto de uma visão global da segurança da navegação. As caixas negras passaram, em virtude da Directiva 1999/35, a ser obrigatórias a bordo dos *ferries* ro-ro e das embarcações de passageiros de alta velocidade que efectuam serviços regulares com destino ou partida em portos dos Estados-Membros. Dada a sua importância para a análise das causas dos acidentes e o reforço da segurança da navegação, a Comissão considera indispensável tornar obrigatória antecipadamente, para todos os navios de passageiros e para outros tipos de navios, efectuem ou não viagens internacionais, a nova regra 20 do Capítulo V da SOLAS, relativa às caixas negras.

Instituição de um sistema de notificação para os navios que transportam mercadorias perigosas ou poluentes

15. A proposta retoma as disposições essenciais da Directiva 93/75/CEE, modificando-as à luz dos ensinamentos retirados da experiência adquirida com a sua aplicação e da evolução jurídica e tecnológica registada a nível internacional.

Um dos problemas principais da Directiva 93/75/CEE reside na dificuldade de gerir com eficácia e sem custos excessivos a informação relativa à carga, que pode ser muito volumosa. A melhoria da situação actual passa, portanto, pelo aperfeiçoamento das formas de circulação desta informação.

Para esse fim, as disposições introduzidas prevêem a possibilidade de se conservar o mais perto possível da sua fonte as informações respeitantes à carga (conceito de sistema «hibernante»), cuja utilização é, em princípio, excepcional. A Comissão propõe a flexibilização do procedimento de comunicação destas informações, a qual poderá ser efectuada, ao critério dos Estados-Membros, a uma autoridade competente designada para o efeito, como prevê a Directiva 93/75/CEE (quando o Estado deseje manter o sistema já estabelecido), ou à autoridade portuária, competindo então a esta conservar a informação ao dispor das autoridades nacionais competentes 24/24 horas em caso de necessidade. Só em caso de acidente as autoridades nacionais contactariam os portos para obter as informações. Este último procedimento proporcionará, aos Estados-Membros que por ele optem, uma gestão mais eficaz e menos onerosa do sistema.

A proposta de directiva irá igualmente harmonizar os meios de transmissão das informações. Actualmente, a comunicação destas pode ser efectuada pelo operador por qualquer meio. Frequentemente, e sobretudo nos portos de menor dimensão, a transmissão das informações sobre a carga é efectuada por fax, o que obriga as autoridades interessadas a arquivar nas suas instalações um volume considerável de documentação em papel.

Confrontados com o problema e conscientes dos prejuízos económicos gerados pela manutenção de processos anacrónicos, vários grandes portos europeus reagiram impondo aos navios a comunicação por via electrónica, nomeadamente em formatos EDI (transferência electrónica de dados). A proposta da Comissão prevê a generalização da transmissão dos dados relativos à carga por via electrónica (isto é, por computador e excluindo o fax), a fim de eliminar as transmissões em papel, que prejudicam a eficácia do sistema. Propõe-se igualmente que, quando se utilizem formatos EDI para a transmissão electrónica, se recorra apenas às mensagens EDIFACT apropriadas, especificadas num anexo da directiva, a fim de evitar normas divergentes na Comunidade.

O regime de derrogações previsto na Directiva 93/75/CEE para os serviços regulares de determinada duração será também flexibilizado. A condição "tempo de viagem" deixa de ser necessária a partir do momento em que a companhia interessada instale um sistema que garanta a transmissão atempada à autoridade competente das informações sobre a carga perigosa, em caso de necessidade.

16. Convirá, por fim, assinalar que o artigo 8º da Directiva 93/75/CEE, que prevê diversas obrigações no que respeita à pilotagem, não é retomado na nova directiva:

- a experiência com a aplicação da directiva mostra que a obrigação imposta ao comandante de preencher uma ficha de controlo e a entregar ao piloto é frequentemente ignorada, em parte por não ser de esperar que um comandante vá, ele próprio, indicar por escrito as anomalias que afectam o seu navio. O reforço da inspecção de navios pelo Estado do porto, consagrado na Directiva 95/21/CE, torna inútil tal ficha de controlo.

- o nº 2 do artigo 8º não tem utilidade, visto ser retomado no artigo 13º da Directiva 95/21CE.

Medidas de intervenção e de acompanhamento dos navios perigosos

17. A Directiva 93/75/CEE contêm disposições relativas à sinalização, pelos navios, da ocorrência de acidentes ou incidentes no mar e às medidas de intervenção dos Estados-Membros em tal caso, mas, dada a definição de «navio» constante da directiva, tais disposições aplicam-se apenas aos navios que se dirigem ou saem de portos da Comunidade transportando mercadorias perigosas ou poluentes.

O primeiro objectivo da proposta da Comissão é, portanto, de alargar a aplicação destas disposições a todos os navios, transportem ou não mercadorias perigosas ou poluentes enquanto carga e escalem ou não um porto da Comunidade.

A proposta precisa as circunstâncias em que o comandante de um navio terá de assinalar um incidente às autoridades costeiras. Trata-se de situações descritas na resolução A.851(20) da OMI, sobre os comunicados dos navios, e da sinalização de manchas de poluição ou de mercadorias embaladas (provocadas por/provenientes de outros navios) detectadas no mar. Os comunicados assim transmitidos permitirão às autoridades costeiras desencadearem mais rapidamente as operações de combate à poluição ou de recuperação das embalagens à deriva, que, uma e outros, muitas vezes, infelizmente, só são detectados quando atingem o litoral.

18. Quanto às medidas ao dispor dos Estados-Membros, em conformidade com o direito internacional, para intervir com vista a eliminar o risco que pesa sobre o seu litoral ou interesses conexos, um anexo da directiva dá outros exemplos (visto tratar-se de uma lista não limitativa) de medidas possíveis:

- notificar o comandante do navio para que elimine o risco para o ambiente ou a segurança marítima,

- embarcar no navio uma equipa de avaliação com a missão de determinar o grau de risco, assistir o comandante na correcção da situação e manter informada a estação costeira competente,

- intimar o comandante a seguir para um porto de refúgio, em caso de perigo iminente, ou

- impor a pilotagem ou o reboque do navio.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e a Convenção de Bruxelas de 1969 sobre a intervenção no alto mar em caso de acidente que provoque ou possa vir a provocar poluição por hidrocarbonetos, bem como o seu Protocolo de 1973 referente a outras substâncias que não os hidrocarbonetos, permitem que os Estados-Membros cujas costas ou interesses estejam ameaçados tomem tais medidas, no seu mar territorial e na sua zona económica exclusiva e em relação a ocorrências no alto mar.

19. Qualquer que seja a causa de um acidente marítimo (falha humana ou técnica), a experiência mostra que condições meteo-oceânicas desfavoráveis são um factor importante de agravamento do risco. Os portos marítimos constituem, neste contexto, zonas de refúgio naturais. A proposta visa, portanto, por um lado, facilitar o acesso dos navios em perigo no mar a portos de refúgio e, por outro lado, prevenir o risco de acidentes, proibindo os navios de zarparem dos portos de escala na Comunidade quando condições meteo-oceânicas particularmente desfavoráveis criem um risco acrescido de acidente.

A maior parte dos grandes acidentes de poluição ao largo das costas europeias ocorreu em condições de forte temporal no mar. A Comissão considera que, quando as condições meteo-oceânicas são particularmente más (ventos de mais de 48 nós, ou seja, de força 10 na escala de Beaufort), a necessidade de proteger o ambiente contra riscos graves de poluição justifica que a decisão de deixar o porto não seja deixada apenas ao comandante do navio. A largada dos navios que transportam mercadorias perigosas ou poluentes deverá ser suspensa até que se restabeleçam melhores condições meteo-oceânicas, que permitam que o navio zarpe em segurança.

A decisão de exigir que um navio siga para um porto de refúgio é sempre delicada. Requer uma apreciação realista dos riscos em que se incorreria ao recusar o acesso ao porto, para afastar da costa o perigo de poluição ou de explosão, ou, pelo contrário, ao obrigar um navio em mau estado a seguir para um porto, para o salvar e à sua tripulação e evitar a poluição do mar. O acolhimento de um navio em perigo num porto pode, com efeito, representar um risco não desprezável para as populações locais e para o ambiente, tanto mais que as zonas em causa, em particular os estuários, são também, muitas vezes, zonas altamente vulneráveis do ponto de vista ecológico. A situação actual é todavia fonte de incerteza para os operadores do sector dos transportes marítimos, à qual se deve remediar. O problema tem ainda uma dimensão comunitária manifesta, uma vez que os navios a que um porto recuse acesso poderão sofrer um acidente e poluir o litoral de Estados vizinhos.

É pois necessário um quadro jurídico que possibilite o acolhimento de navios em perigo. A decisão de aceitar ou não receber um navio em perigo deve ser tomada caso a caso, mas deverá basear-se em critérios objectivos, como a capacidade de recepção dos portos, e ter em conta os condicionalismos e riscos específicos associados à configuração da área portuária ou à vulnerabilidade ecológica da zona. Convirá portanto que os Estados-Membros elaborem planos para o acolhimento de navios em perigo que recapitulem essas informações e permitam aos responsáveis no terreno dispor de elementos fiáveis antes de tomarem uma decisão.

Os «navios que representam um risco particular»

20. Certos navios podem representar um risco particular para os Estados ao longo de cujo litoral navegam, quer devido ao seu mau estado, detectado por exemplo numa vistoria efectuada no quadro da inspecção de navios pelo Estado do porto ou presumível, ou ao seu comportamento duvidoso, quer por violarem uma regra internacional ou a legislação comunitária, etc..

Tal como se apresenta hoje o direito internacional, são bastante limitados os poderes de interferência dos Estados-Membros relativamente a estes navios que representam um risco potencial (por exemplo, os navios banidos ao abrigo da Directiva 95/21/CE, ou os navios que violaram uma obrigação de comunicação), mas não constituem necessariamente um risco grave e directo de acidente ou de poluição das suas costas. Medidas fortes, como a imposição de mudança de rota, ultrapassam o quadro permitido pelo direito internacional no caso dos «navios de risco potencial» visados pela directiva, salvo quando se verifique um incidente ou acidente no mar.

Apesar das limitações do direito internacional, é todavia possível tomar medidas preventivas contra tais navios. Convirá que sejam objecto de vigilância reforçada nas águas europeias, o que implica uma melhor circulação da informação entre os Estados-Membros situados na rota do navio. Esta vigilância reforçada poderá permitir, por exemplo, a detecção mais rápida de comportamentos duvidosos ou perigosos para a segurança da navegação e a adopção das medidas de precaução que se imponham, bem como a comunicação da chegada dos navios aos portos de escala ou às autoridades de outros Estados-Membros. Os Estados-Membros assim informados poderão, antes de receberem nos seus portos navios de risco, pedir informações suplementares, a fim de verificarem se o navio cumpre as Convenções internacionais (cópia de certificados de segurança), ou mesmo proceder a vistorias a bordo, eventualmente no âmbito da Directiva 95/21/CE.

Reforço da aplicação da directiva

21. As lacunas na aplicação da Directiva 93/75/CEE já referidas prendem-se, nomeadamente, com a falta de disposições precisas para garantir a observância das suas prescrições. A única «sanção» evocada na directiva é a recusa de acesso, prevista no artigo 5º, por não ser efectuada a notificação à partida do porto de saída fora da Comunidade. Esta sanção não é aplicada pelos Estados-Membros, pesem embora os numerosos casos de violação do referido artigo, o que provavelmente resulta, em parte, da gravidade da sanção relativamente à infracção cometida. Convém portanto instituir um sistema de sanções pecuniárias, que permita que o navio tenha acesso ao porto e aí efectue as operações comerciais previstas mas que simultaneamente dissuada o operador ou o comandante de reincidirem.

É indispensável, por outro lado, que os Estados-Membros verifiquem, por meio de testes aleatórios ou exercícios de simulação, o bom funcionamento dos sistemas de informação estabelecidos para os fins da directiva, sobretudo na parte que respeita ao tratamento das informações relativas à carga perigosa; estas informações só são utilizadas em casos excepcionais, quando ocorre um acidente, sendo portanto imperativo que em tais ocasiões os processos e meios de transmissão dos dados funcionem perfeitamente.

Finalmente, a proposta da Comissão introduz disposições que têm por objectivo a verificação da correcta aplicação do Código internacional de gestão da segurança (Código ISM) em caso de incidente ou acidente marítimo. O Código ISM pode desempenhar um papel essencial na prevenção dos acidentes e da poluição no mar desde que as companhias o não vejam e apliquem como um mero exercício burocrático para dar cumprimento, de modo puramente formal, a uma prescrição internacional. Será precisamente por ocasião de um acidente marítimo que se poderá verificar se o Código ISM constituiu para a companhia operadora do navio mais do que um mero exercício: o código prevê, com efeito, a obrigação de se instituírem procedimentos para fazer face a situações de emergência. Nestas situações, uma questão essencial é a possibilidade de um contacto permanente entre, por um lado, o navio e a companhia e, por outro lado, a companhia e as autoridades operacionais, para que as decisões operacionais possam ser tomadas, quer pelo comandante quer pelas autoridades em terra, nas melhores condições possíveis. A proposta de directiva introduz esta obrigação de comunicação entre as partes interessadas e prevê medidas de acompanhamento para o caso em que se estabeleça que o sistema de gestão da companhia não funcionou quando de um acidente no mar. Estas medidas de acompanhamento consistem, nomeadamente, na informação do Estado ou Estados que emitiram o certificado ISM, para que possam tomar as medidas adequadas. Tratando-se de um navio cujo certificado foi emitido por um Estado-Membro, e caso a falta seja considerada particularmente grave, o Estado-Membro deverá suspender o certificado até se proceder a uma verificação exaustiva do funcionamento do sistema de gestão da segurança da companhia.

Desenvolvimento ulterior do sistema comunitário de acompanhamento, controlo e informação para o tráfego marítimo

22. A finalidade última do sistema comunitário de informação e acompanhamento do tráfego marítimo não é multiplicar as obrigações de comunicação, mas, pelo contrário, simplificar e harmonizar em maior grau os procedimentos, procurando simultaneamente conferir o maior valor acrescentado possível às informações recolhidas.

A presente proposta é apenas uma primeira etapa da implantação deste sistema. Será necessário alargar progressivamente a cobertura geográfica da rede de gestão da navegação e organizar o intercâmbio de informações entre as diferentes autoridades e actores interessados. A Comissão e os Estados-Membros deverão cooperar estreitamente na definição e realização destes objectivos.

23. A Comissão já identificou os objectivos principais desta segunda fase:

– Conferir valor acrescentado às informações sobre os movimentos dos navios recolhidas, por meio de ligações telemáticas adequadas entre as estações costeiras (principalmente VTS) e as autoridades portuárias dos Estados-Membros. Vários organismos ou autoridades dispõem, com efeito, de informações que poderão ser trocadas em benefício de todos. Para dar um exemplo concreto, a precisão das ETA (Estimated Time of Arrival: hora estimada de chegada) constitui um elemento essencial na gestão dos serviços portuários; quanto mais exacta esta informação, melhor a organização da escala do navio e, em particular, a planificação dos serviços portuários: pilotagem, acostagem, serviços de movimentação de carga ou de reparação, serviços administrativos, etc.. Ora, esta informação é frequentemente imprecisa (ou mesmo inexistente em alguns casos), apesar das exigências locais de aviso prévio da chegada. O estabelecimento de ligações telemáticas entre o porto de destino e um serviço de vigilância do tráfego na rota do navio permitirá ao porto beneficiar de uma actualização da ETA e optimizar a organização da escala (por sua vez, a estação de vigilância do tráfego poderá beneficiar de previsões mais fidedignas de passagem do navio na sua zona de cobertura, graças ao conhecimento exacto da hora de largada do porto). Tais ligações já existem em alguns casos, mas deverão ser generalizadas a fim de se reforçar a segurança do tráfego e a eficiência da gestão portuária. Na mesma ordem de ideias, convirá estabelecer, nomeadamente no quadro da rede transeuropeia de transportes, ligações telemáticas entre as autoridades costeiras, para assegurar a circulação das informações comunicadas pelos navios entre as estações situadas nas rotas marítimas seguidas pelos navios. Se satisfizerem os critérios de elegibilidade, tais projectos poderão beneficiar de financiamento por verbas do orçamento da rede transeuropeia de transportes.

– Completar a cobertura geográfica da rede europeia de sistemas de comunicados de navios obrigatórios. As principais vias marítimas utilizadas pelos navios que rumam à Europa ou em trânsito na Europa são actualmente cobertas pelos sistemas de comunicados e pelos VTS na parte Mancha-Atlântico. Há, contudo, zonas em que a cobertura é insuficiente: o Mediterrâneo (em particular o acesso leste), o acesso norte ao Mar do Norte e ao Báltico para os navios provenientes dos Estados ribeirinhos não membros da UE. Convém portanto que a Comissão e os Estados-Membros interessados se debrucem sem demora sobre esta questão e comecem a preparar medidas destinadas a assegurar a cobertura dos navios em trânsito nestas zonas, para apresentação à OMI na melhor oportunidade.

– Estabelecer um quadro permanente que permita aprofundar o sistema de informação instituído pela presente directiva e facilitar a gestão das informações relacionadas com o tráfego marítimo. A proposta de regulamento 2000/../CE que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima prevê precisamente, entre as atribuições desta estrutura, a execução de tarefas associadas à vigilância da navegação e do tráfego marítimo, em aplicação da legislação comunitária, com o objectivo de facilitar a cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão neste domínio. Para

realizar esse objectivo, a Agência poderá apoiar-se num ou mais centros europeus de gestão das informações marítimas. O projecto de instalar um sistema centralizado de informações sobre o tráfego marítimo em Jobourg, França, que cubra o arco atlântico de Gibraltar à entrada do Mar do Norte, bem como o anterior projecto EQUASIS, demonstram que o conceito de sistemas que centralizam um conjunto de informações e as disponibilizam a todos os utilizadores interessados oferece numerosas vantagens (nomeadamente a realização de economias de escala) relativamente a um sistema descentralizado assente na circulação contínua de informações entre as autoridades interessadas. O papel de tais centros, que poderão funcionar no quadro dos já existentes (VTS, MRCC, etc.) nas grandes regiões marítimas europeias (Mediterrâneo, Mancha-Atlântico-Mar do Norte, Báltico…), consistiria em recolher e disponibilizar, por meio de uma base de dados de acesso aberto, certas informações de interesse comum (lista actualizada das autoridades competentes, lista dos navios que apresentam riscos específicos, etc.). Os Estados-Membros deverão instituir um regime de cooperação para a definição mais precisa das tarefas e missões que o centro poderá ser chamado a executar.

OBSERVAÇÕES ESPECÍFICAS

Artigo 1º

Precisa que a directiva institui um sistema comunitário de acompanhamento, controlo e informação para o tráfego marítimo, cujos objectivos são o reforço da segurança marítima, o aumento da eficiência do tráfego e a prevenção da poluição acidental e operacional pelos navios.

Artigo 2º

Define o âmbito de aplicação da directiva. Todos os navios de arqueação bruta superior a 300 estão abrangidos, transportem ou não mercadorias perigosas. Estão previstas algumas exclusões, que se referem aos navios de guerra e aos navios utilizados para serviços públicos de natureza não comercial (segundo a definição dada na regra 1 do Capítulo V da Convenção SOLAS, em revisão), às embarcações de recreio (quaisquer que sejam as suas características e sejam ou não utilizadas para fins comerciais) e aos navios de pesca. Todavia, os navios de pesca mais importantes, de comprimento superior a 45 metros, podem criar riscos para a navegação que justificam a sua inclusão no âmbito de aplicação da directiva. As provisões e o equipamento de bordo estão excluídos (como na Directiva 93/75/CEE). O combustível de bancas deverá todavia ser notificado, nos termos da directiva.

Artigo 3º

Contém as definições aplicáveis para efeitos da directiva.

Artigo 4º

Estabelece, para todos os navios abrangidos pela directiva, a obrigação de comunicação da chegada previamente à entrada no porto. A prática actual de aviso prévio de chegada torna-se assim obrigatória na União Europeia, o que deverá contribuir para aumentar a sua eficácia.

Artigo 5º

Estabelece o princípio de que os navios que entrem na zona de intervenção de uma estação costeira que opere um sistema de comunicados de navios deverão comunicar a esta, no mínimo, as informações especificadas no Anexo I-1, necessárias ao seu acompanhamento eficaz. Este artigo tem em conta as normas do direito internacional em vigor, nomeadamente a Convenção SOLAS, que prevê que apenas os sistemas aprovados pela OMI poderão ser obrigatórios para os navios em trânsito «puro» (partida e destino fora de portos da Comunidade).

Artigo 6º

Exige, com vista ao reforço da segurança do tráfego, que os navios observem os sistemas de organização do tráfego existentes nas zonas sensíveis, de forte densidade de tráfego ou perigosas para a navegação aprovados pela OMI e utilizem os VTS (serviços de tráfego marítimo). Os navios deverão seguir as instruções que lhes forem eventualmente comunicadas pelas autoridades responsáveis por esses sistemas, por razões de segurança. Os Estados-Membros deverão garantir que essas autoridades dispõem dos meios humanos e técnicos necessários ao desempenho das suas funções e, em particular, que seguem as directrizes da OMI na matéria.

Artigo 7º

Estabelece que todos os navios provenientes ou com destino a portos da Comunidade devem estar equipados com respondedores (sistemas de identificação automática), para permitir a sua identificação e o seu acompanhamento nas costas europeias. Esta obrigação retoma, alargando-as e antecipando a sua aplicação, as prescrições introduzidas no Capítulo V revisto da Convenção SOLAS (nova regra 19-2), abrangendo igualmente os navios que efectuam viagens nacionais, aos quais a regra 19 SOLAS não se aplica (entre 300 e 500 GT) ou se aplica apenas a partir de 1 de Julho de 2008. Para permitir o acompanhamento dos navios equipados com sistemas de identificação automática nas suas águas, os Estados-Membros deverão dotar as suas estações costeiras do equipamento necessário à recepção e tratamento dos dados recebidos dos respondedores.

Artigo 8º

Tendo em vista facilitar a investigação das causas de catástrofes marítimas, a instalação a bordo dos navios de aparelhos de registo dos dados de viagem («caixas negras») permitirá a recuperação dos dados essenciais sobre os movimentos do navio e o funcionamento dos principais equipamentos de bordo. Este artigo complementa as prescrições já estabelecidas pela Directiva 1999/35/CE para os *ferries* ro-ro e as embarcações de passageiros de alta velocidade que efectuam serviços regulares, alargando-as às categorias de navios de passageiros abrangidas pela nova regra 20 do Capítulo V da SOLAS e também a outras categorias não abrangidas pela SOLAS (navios de carga existentes, navios que efectuam viagens nacionais). Quanto ao calendário, os navios novos, construídos em ou após 1 de Julho de 2002, ficarão imediatamente abrangidos por esta prescrição e os navios de passageiros existentes deverão dar-lhe cumprimento até 1 de Janeiro de 2004. No que se refere aos outros navios (navios de carga), para os quais a alteração da Convenção Solas, à data da redacção, não previa a instalação de caixas negras, excepto para os navios novos, a Comissão propõe igualmente a obrigação de adaptação dos navios existentes a partir de 2007 ou 2008, consoante a arqueação do navio.

Artigo 9º

Este artigo, similar a uma disposição da Directiva 93/75/CEE, define as obrigações que incumbem ao carregador, permitindo garantir que as informações exactas sobre a carga serão transmitidas ao comandante ou ao operador do navio e correspondem efectivamente às mercadorias perigosas ou poluentes embarcadas.

Artigo 10º

Este artigo diz respeito à comunicação das informações relativas ao navio e sua carga às autoridades competentes do porto comunitário de largada, ou do porto comunitário de destino quando se trate de navios provenientes de portos fora da Comunidade. Retoma as disposições do artigo 5º da Directiva 93/75/CEE, introduzindo-lhes todavia várias alterações, que vão no sentido de uma maior flexibilidade e simultaneamente de uma maior harmonização:

- a comunicação deixa de poder ser feita apenas pelo operador, podendo ser efectuada pelo agente ou pelo comandante do navio, a fim de ter em conta a diversidade das situações que se verificam na prática;

- no que se refere aos navios provenientes de portos fora da Comunidade, a comunicação deixa de ser considerada condição para acesso ao porto, passando, em contrapartida, a sua falta a ser passível de sanção pecuniária (nos termos do artigo 22º);

- os navios que não conheçam o seu destino à largada de um porto comunitário são autorizados a comunicar as informações pedidas apenas no momento em que tomem conhecimento do seu exacto destino;

- para limitar os fluxos de circulação de informação, em particular no que respeita à carga, os Estados-Membros poderão delegar nas autoridades portuárias a recepção e conservação das informações transmitidas pelo navio, na condição de os processos adoptados permitirem um acesso imediato e permanente da autoridade competente aos dados;

- o modo de transmissão deve ser de computador a computador e, quando se recorra a formatos EDI, devem utilizar-se as mensagens EDIFACT especificadas num dos anexos da directiva;

- por fim, o artigo precisa que os navios em trânsito «puro», isto é, que não fazem escala em portos comunitários, devem, apesar disso, comunicar informações relativas à carga transportada no quadro dos sistemas de comunicados de navios existentes nas costas europeias.

Artigo 11º

Este artigo diz respeito ao intercâmbio dos dados relativos ao navio e à carga entre os Estados-Membros, com vista à sua utilização quando razões de segurança o determinem. Os Estados-Membros deverão cooperar no sentido de assegurar a interconexão e a interoperabilidade dos sistemas de informação nacionais, para que as informações solicitadas possam ser transmitidas a qualquer momento e por via electrónica. O memorando de entendimento para a aplicação da Directiva «Hazmat» concluído entre vários Estados-Membros proporciona um quadro de cooperação adequado para a realização deste objectivo.

Artigo 12º

Estabelece as condições em que os Estados-Membros podem dispensar os serviços regulares efectuados no interior da Comunidade dos procedimentos normais de comunicação. O regime de derrogações estabelecido pela Directiva 93/75/CE é flexibilizado, uma vez que a condição respeitante à duração da viagem é suprimida, mas em contrapartida o sistema instituído pela companhia deverá garantir a possibilidade de as informações pedidas serem transmitidas sem demora, devendo os Estados-Membros verificar se este sistema funciona satisfatoriamente.

Artigo 13º

Este artigo tem por objectivo permitir que os Estados-Membros tomem determinadas medidas relativamente a navios de risco potencial para a navegação em trânsito ao largo das suas costas. Define, em primeiro lugar, quais os navios que podem ser considerados de risco e prevê o intercâmbio de informações entre os Estados-Membros situados na rota do navio. O Estado-Membro interessado poderá então tomar as medidas que considere adequadas, as quais deverão, em qualquer caso, observar as normas do direito internacional em vigor.

Artigo 14º

Alarga o âmbito de aplicação das disposições similares já previstas na Directiva 93/75/CEE, a fim de abranger outras categorias de navios (que não transportem mercadorias perigosas ou que estejam em trânsito). Define, também, as medidas de prevenção ou intervenção em caso de acidente ou incidente ao dispor dos Estados-Membros. Os comandantes deverão assinalar todas as anomalias que possam comprometer a segurança do navio ou da navegação ou a prevenção da poluição e deverão ainda sinalizar às autoridades costeiras a presença de manchas de poluição ou de embalagens de mercadorias à deriva no mar que possam representar um perigo para o ambiente ou os outros navios.

Artigo 15º

Prevê que, em caso de condições meteorológicas excepcionalmente desfavoráveis, que criem um risco grave para a sua costa ou a costa de um Estado-Membro vizinho, os Estados-Membros tomem as medidas necessárias para proibir a largada de navios.

Artigo 16º

Requer dos Estados-Membros que tomem todas as medidas necessárias permitidas pelo direito internacional para prevenir riscos de acidente ou poluição na sua orla costeira e obriga as partes interessadas (operador, proprietário da carga, comandante) a cooperar plenamente com vista a minimizar as consequências de um acidente. Quando se produza um incidente ou acidente, o comandante deverá entrar em contacto com a companhia e esta colocar-se à disposição das autoridades competentes.

Artigo 17º

Estipula que os Estados-Membros deverão estabelecer planos de emergência para facilitar a tomada de decisões relativas ao acolhimento de navios em perigo e disponibilizá-los às partes interessadas. A Comissão deverá ser informada das medidas tomadas pelos Estados-Membros para efeitos do estabelecimento de tais planos.

Artigo 18º

Aplica a todos os navios as disposições dos artigos 9º e 10º da Directiva 93/75/CEE (relativas à difusão de avisos à navegação e à informação dos Estados-Membros interessados) inicialmente aplicáveis apenas aos navios provenientes ou com destino a portos da Comunidade que transportem mercadorias perigosas.

Artigo 19º

Estabelece que os Estados-Membros deverão designar as autoridades competentes, as autoridades portuárias e as estações costeiras a quem a aplicação da directiva diz respeito e informar adequadamente o sector marítimo e a Comissão.

Artigo 20º

Refere-se ao estabelecimento de um quadro de cooperação entre a Comissão e os Estados-Membros, para permitir o desenvolvimento futuro do sistema comunitário de acompanhamento e informação para o tráfego marítimo. Prevê, assim, ligações telemáticas entre as estações costeiras e as autoridades portuárias, e entre as estações costeiras, para a optimização da gestão das informações relativas aos movimentos de navios nas águas europeias. Lembra igualmente a necessidade de completar a cobertura do sistema, que é ainda insuficiente, para que qualquer navio que entre em águas europeias possa ser identificado e acompanhado de mais perto. Para esse efeito será necessária a cooperação dos Estados interessados, com o objectivo de apresentar à OMI propostas adequadas. Por último, dever-se-á melhorar a gestão das informações marítimas, missão que incumbe à Agência Europeia da Segurança Marítima, com vista, nomeadamente, a possibilitar um acesso mais fácil dos Estados da zona afectada às informações de interesse comum e ao desenvolvimento das ferramentas necessárias a uma melhor gestão do tráfego na zona.

Artigo 21º

Lembra que a recolha e o tratamento das informações comunicadas nos termos da directiva devem respeitar o princípio da confidencialidade das operações comerciais e que as informações devem ser utilizadas para os fins da segurança marítima e da protecção do ambiente.

Artigo 22º

Define as medidas necessárias para a correcta aplicação da Directiva. Os Estados-Membros são, assim, obrigados a verificar regularmente o funcionamento dos sistemas de informação estabelecidos para os fins da directiva e deverão prever, na legislação nacional, sanções pecuniárias dissuasivas a aplicar em caso de incumprimento das obrigações de comunicação ou de transporte de equipamentos estabelecidas pela directiva. Preconiza igualmente a verificação, por ocasião de um acontecimento de mar, da conformidade do sistema de gestão de segurança da companhia com as prescrições do Código ISM, a qual deverá conduzir, caso se verifique uma falta de conformidade grave, à retirada imediata do certificado ISM.

Artigos 23º e 24º

Referem-se à instituição de um comité de regulamentação e definem o âmbito de aplicação do procedimento de comitologia.

Artigo 25º

Sem comentários.

Artigo 26º

Revoga a Directiva 93/75/CEE, parte de cujas disposições figura na presente directiva, com efeitos vinte e quatro meses depois da adopção da nova directiva.

ANEXOS

Anexo I

A primeira parte enumera as informações operacionais que devem ser transmitidas à estação costeira competente. Trata-se, em conformidade com as disposições da Resolução A.851(20) da OMI, de informações relativas à identidade e movimentos do navio, à carga e ao número de pessoas a bordo. A harmonização é mínima, uma vez que os Estados-Membros têm o direito de exigir outras informações por razões de segurança ou de protecção do ambiente. O objectivo é também, contudo, de minimizar o número de informações exigidas do comandante, sabendo-se que os centros operacionais podem obter toda uma série de informações consultando a base de dados EQUASIS.

A segunda parte enumera as informações que, em conformidade com a nova regra 19 SOLAS, poderão ser transmitidas pelos sistemas de identificação automática.

Precisa, por último, que qualquer alteração nas informações comunicadas, nomeadamente a alteração do plano de navegação do navio, deve ser comunicada às autoridades costeiras.

Anexo II

Estabelece o calendário para a instalação nos navios de sistemas de identificação automática (AIS) e aparelhos de registo dos dados de viagem (VDR), com base nas disposições do Capítulo V da Convenção SOLAS em revisão, e alarga-o a outras categorias de navios ou viagens não abrangidos pelas regras SOLAS correspondentes.

Anexo III

Especifica as informações que devem ser comunicadas pelo operador, o agente ou o comandante de um navio que se dirige a um porto da Comunidade. A lista de informações corresponde à do Anexo I da Directiva 93/75/CEE, com excepção de alguns elementos, que foram suprimidos:

- sendo o objectivo essencialmente a gestão das informações relativas à carga, dados como a nacionalidade, o comprimento ou o calado do navio não são necessários; trata-se, por outro lado, de dados que podem ser obtidos através da EQUASIS.

- os dados de navegação (itinerário previsto) são já exigidos de todos os navios em conformidade com as disposições do Título I. Estes dados não têm interesse no quadro de um sistema de gestão das informações relativas à carga e não são, aliás, considerados nos formatos de mensagem EDIFACT utilizados para as comunicações aos portos.

- a menção do número de tripulantes é suprimida pelas mesmas razões e também por não haver motivo para exigir essa informação, salvo no que se refere aos navios que transportam mercadorias perigosas ou poluentes. Esta obrigação faz agora parte das obrigações de comunicação estabelecidas no Título I da Directiva, referindo-se ao número de pessoas a bordo.

- a natureza da comunicação da hora de chegada e partida dos navios é clarificada. O texto da Directiva 93/75/CEE prestava-se, com efeito, a confusão: a hora provável de saída do porto, cuja comunicação era exigida no ponto 6 do Anexo I da Directiva 93/75/CEE, era por vezes interpretada como sendo a hora de largada do porto comunitário de partida ou a hora de largada do porto de partida fora da Comunidade. As informações necessárias à autoridade competente são a hora de partida de um porto comunitário e a hora estimada de chegada e a hora estimada de largada (o que permite determinar a duração prevista da escala) dos navios que larguem de portos fora da Comunidade com destino a portos da Comunidade.

Anexo IV

Contém a lista das mensagens electrónicas EDIFACT a utilizar para a transmissão das informações quando esta transmissão segue os protocolos EDI.

Anexo V

Enumera as medidas (não limitativas) que um Estado-Membro poderá tomar, em função da avaliação que faça da situação no terreno e em conformidade com o direito internacional, para prevenir ou atenuar os riscos ou consequências de um acontecimento de mar. Trata-se, tal como na Directiva 93/75/CEE, de medidas destinadas a restringir os movimentos do navio ou a impor-lhe um itinerário determinado, e também de obrigar o comandante a tomar medidas para eliminar o risco, impor-lhe que siga para um porto de refúgio ou aceite a pilotagem ou reboque do seu navio, ou a eventualmente embarcar no navio uma equipa de avaliação se os meios de bordo se afigurarem manifestamente insuficientes para remediar à situação.

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento, controlo e informação para o tráfego marítimo […]

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o nº 2 do artigo 80º,

Tendo em conta a proposta da Comissão[1],

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social[2],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[3],

Deliberando em conformidade com o procedimento previsto no artigo 251º do Tratado[4],

Considerando o seguinte:

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

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

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

---

1 JO C […] du […], p. […]
2 JO C […] du […], p. […]
3 JO C […] du […], p. […]
4 JO C […] du […], p. […]
5 JO L 247 de 5.10.1993, p.19
6 JO C 271 de 7.10.1993, p.1

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

(5) Ao longo das costas europeias foram implantados diversos sistemas de comunicados de navios obrigatórios, em conformidade com as regras pertinentes adoptadas pela Organização Marítima Internacional (OMI). Convém assegurar que os navios em trânsito satisfaçam as obrigações de sinalização em vigor no quadro destes sistemas. Os comunicados transmitidos por estes navios deverão compreender, no mínimo, as informações que permitam às autoridades costeiras conhecer o número de pessoas a bordo, a natureza da carga transportada e a natureza e quantidade dos combustíveis de bancas, que podem, quando excedam um certo volume, representar um risco grave de poluição.

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

(7) Realizaram-se progressos tecnológicos essenciais no domínio do equipamento de bordo, que possibilitam a identificação automática dos navios (AIS), permitindo assim o seu melhor acompanhamento, e o registo dos dados de viagem (sistemas VDR, ou «caixas negras»), facilitando assim as investigações subsequentes a um acidente. Dada a sua importância no quadro da definição de uma política de prevenção dos acidentes marítimos, é conveniente que estes equipamentos passem a ser obrigatórios a bordo dos navios que escalem portos da Comunidade em viagens nacionais ou internacionais.

(8) O conhecimento exacto de quais as mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo é um elemento essencial para a preparação e a eficácia das operações de intervenção em caso de poluição ou risco de poluição marinha. Os navios provenientes ou com destino aos Estados-Membros deverão comunicar essas informações às autoridades competentes ou às autoridades portuárias dos mesmos. Os navios que não façam escala num porto comunitário deverão fazer chegar as informações sobre a quantidade e o tipo de mercadorias perigosas que transportam aos sistemas de comunicados de navios operados pelas autoridades costeiras dos Estados-Membros.

(9) A fim de aligeirar e acelerar a transmissão e o tratamento da informação relativa à carga, que pode ser volumosa, convém que esta informação seja transmitida à autoridade competente ou à autoridade portuária interessadas por via electrónica. Quando se utilizem os protocolos EDI, deverão empregar-se apenas os formatos de mensagem especificados na directiva, para evitar a indesejável proliferação de normas incompatíveis. Pelas mesmas razões, o intercâmbio de dados entre as autoridades competentes dos Estados-Membros deve também efectuar-se por via electrónica.

(10) Os serviços regulares efectuados entre portos de um Estado-Membro ou de vários Estados-Membros devem poder estar dispensados da obrigação de comunicação em cada viagem, na condição de as companhias interessadas terem instituído, a contento dos Estados-Membros, procedimentos internos que garantam a transmissão atempada das informações previstas na directiva à autoridade competente.

(11) Quando um Estado-Membro considere que as condições meteo-oceânicas excepcionalmente desfavoráveis existentes criam um risco grave para o ambiente, deve suspender a largada dos navios que transportam mercadorias perigosas ou poluentes até que se restabeleça uma situação normal. No âmbito dos seus poderes de apreciação, o Estado-Membro deve considerar que existem essas condições quando, na zona considerada, se registam ventos de força 10 ou superior na escala de Beaufort e condições de mar correspondentes.

(12) Certos navios representam, devido ao seu comportamento ou ao seu estado, um risco potencial para a segurança da navegação e o ambiente. Os Estados-Membros deverão dar atenção especial ao acompanhamento desses navios, tomar as medidas adequadas, em conformidade com o direito internacional, para evitar o agravamento dos riscos que eles colocam e transmitir as informações pertinentes de que disponham relativamente a tais navios aos outros Estados-Membros interessados.

(13) Os Estados-Membros devem precaver-se contra os riscos para a segurança marítima, as populações locais e o ambiente criados por certos acontecimentos de mar e pela presença de manchas de poluição ou de embalagens à deriva no mar. Para esse efeito, os comandantes dos navios deverão sinalizar tais situações às autoridades costeiras fornecendo todos os elementos necessários.

(14) Em caso de incidente ou acidente no mar, a cooperação plena entre as várias partes envolvidas na operação de transporte contribui de forma significativa para a eficácia da intervenção das autoridades competentes.

(15) A indisponibilidade de portos de refúgio pode ter consequências graves em caso de acidente no mar. Convém, por conseguinte, que os Estados-Membros estabeleçam planos que permitam, caso a situação o exija, o acolhimento de navios em perigo nos seus portos, nas melhores condições possíveis.

(16) A eficácia da directiva depende grandemente do exercício de um controlo estrito da sua aplicação pelos Estados-Membros. Para esse efeito, os Estados-Membros deverão assegurar, por meio de verificações adequadas, que as ligações de comunicação estabelecidas para os fins da directiva funcionam satisfatoriamente. Há igualmente que estabelecer sanções dissuasivas, para garantir que as partes interessadas satisfazem as obrigações de comunicação ou de transporte de equipamentos previstas na directiva.

(17) É necessário estabelecer um quadro de cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão, que melhore a aplicação do sistema de acompanhamento, controlo e informação para o tráfego marítimo, estabelecendo ligações de comunicação adequadas entre as autoridades e os portos dos Estados-Membros. A cobertura do sistema de identificação e acompanhamento dos navios deve também ser reforçada nas zonas marítimas da Comunidade em que é ainda insuficiente. Deverão ainda ser criados centros de gestão das informações nas regiões marítimas da Comunidade, a fim de facilitar o intercâmbio ou a partilha dos dados pertinentes relativos ao acompanhamento do tráfego e à aplicação da directiva. O estabelecimento da Agência

Europeia da Segurança Marítima, previsto pelo Regulamento ../../CE, contribuirá para a realização destes objectivos.

(18) É necessário que a Comissão seja assistida por um comité composto por representantes dos Estados-Membros, tendo em vista a aplicação eficaz da presente directiva. Sendo as medidas necessárias para a aplicação da presente directiva medidas de âmbito geral na acepção do artigo 2º 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[7], as mesmas deverão ser adoptadas pelo procedimento de regulamentação previsto no artigo 5º da referida decisão.

(19) Certas disposições da presente directiva poderão ser alteradas por meio daquele procedimento, a fim de ter em conta a evolução dos instrumentos internacionais e a experiência adquirida com a aplicação da presente directiva;

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

(21) Tendo em conta o princípio da subsidiariedade, uma directiva do Parlamento Europeu e do Conselho é o instrumento jurídico apropriado, visto estabelecer um quadro para a aplicação obrigatória e uniforme, pelos Estados-Membros, das prescrições e procedimentos previstos na presente directiva, deixando, todavia, aos Estados-Membros a escolha dos meios de execução que melhor se adaptem ao sistema nacional.

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º
Objecto

A presente directiva tem por objectivo a instituição, na Comunidade, de um sistema de acompanhamento, controlo e informação para o tráfego marítimo, com vista a reforçar a segurança e a eficiência do tráfego marítimo e a prevenção da poluição por navios.

Artigo 2º
Âmbito de aplicação

A presente directiva aplica-se aos navios de arqueação bruta igual ou superior a 300, com excepção:

a) dos navios de guerra, dos navios auxiliares da Marinha e de outros navios pertencentes ou ao serviço de um Estado-Membro e utilizados para serviços públicos de natureza não comercial;

b) dos navios de pesca de comprimento inferior a 45 metros e das embarcações de recreio;

---

7 JO L 184 du 17.7.1999, p. 23

c) das provisões de bordo e dos equipamentos do navio.

Artigo 3º
Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

a) «operador», o armador ou o gestor do navio;

b) «agente», a pessoa mandatada ou autorizada para fornecer as informações em nome do operador do navio;

c) «carregador», a pessoa que celebrou um contrato de transporte de mercadorias com um transportador ou em nome da qual ou por conta da qual foi celebrado esse contrato;

d) «companhia», a companhia na acepção que lhe é dada na regra 1.2 do Capítulo IX da Convenção SOLAS;

e) «navio», um navio de mar ou um veículo marinho;

f) «mercadorias perigosas»:

– as mercadorias mencionadas no Código IMDG,

– as substâncias líquidas perigosas enumeradas no Capítulo 17 do Código IBC,

– os gases liquefeitos enumerados no Capítulo 19 do Código IGC,

– as matérias sólidas referidas no Apêndice B do Código BC.

Incluem-se igualmente nesta definição as mercadorias para cujo transporte tenham sido prescritas as condições preliminares adequadas em conformidade com o disposto no parágrafo 1.1.3 do Código IBC ou no parágrafo 1.1.6 do Código IGC;

g) «mercadorias poluentes»:

– os hidrocarbonetos, conforme a definição dada no Anexo I da Convenção MARPOL,

– as substâncias líquidas nocivas, conforme a definição dada no Anexo II da Convenção MARPOL,

– as substâncias prejudiciais, conforme a definição dada no Anexo III da Convenção MARPOL;

h) «unidade de transporte», um veículo rodoviário de transporte de mercadorias, um vagão ferroviário, um contentor, um veículo-cisterna rodoviário, um vagão-cisterna ou uma cisterna móvel.

i) «instrumentos internacionais pertinentes», os seguintes instrumentos, em vigor à data de adopção da presente directiva:

– «MARPOL», a Convenção internacional de 1973 para a prevenção da poluição por navios, bem como o seu Protocolo de 1978;

– «SOLAS», a Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar, bem como os seus Protocolos e alterações;

– a Convenção internacional sobre a arqueação dos navios, de 1969;

– a Convenção internacional de 1969 sobre a intervenção no alto mar em caso de acidente que provoque ou possa vir a provocar poluição por hidrocarbonetos e o Protocolo de 1973 sobre a intervenção no alto mar em caso de poluição por substâncias que não sejam hidrocarbonetos;

– «Código ISM», o Código internacional de gestão para a segurança;

– «Código IMDG», o Código marítimo internacional para as mercadorias perigosas;

– «Código IBC», o Código internacional para a construção e o equipamento dos navios de transporte de produtos químicos perigosos a granel, da OMI;

– «Código IGC», o Código internacional para a construção e o equipamento dos navios de transporte de gases liquefeitos a granel, da OMI;

– «Código BC», o Código de práticas para a segurança do transporte de carga sólida a granel, da OMI;

– «Código INF», o Código para a segurança do transporte de combustível nuclear irradiado, plutónio e resíduos altamente radioactivos em barris a bordo de navios, da OMI;

– «Resolução A 851(20) da OMI», a resolução 851(20) da Organização Marítima Internacional "General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants";

j) «endereço», o nome e as ligações de comunicação pelos quais se pode estabelecer contacto, em caso de necessidade, com o operador, o agente, a autoridade portuária, a autoridade competente ou qualquer outra pessoa ou organismo autorizados na posse das informações detalhadas relativas à carga transportada pelo navio;

k) «autoridades competentes», as autoridades e as organizações autorizadas pelos Estados-Membros a receber e disponibilizar as informações comunicadas em conformidade com a presente directiva;

l) «autoridades portuárias», as autoridades portuárias competentes autorizadas pelos Estados-Membros a receber e disponibilizar as informações comunicadas em conformidade com a presente directiva;

m) «estação costeira», o serviço de tráfego marítimo, a instalação em terra responsável por um sistema de comunicados de navios obrigatório aprovado pela OMI ou o organismo responsável pela coordenação das operações de busca e salvamento ou de combate à poluição no mar, designados pelos Estados-Membros em conformidade com a presente directiva.

TÍTULO I – SINALIZAÇÃO E ACOMPANHAMENTO DOS NAVIOS NAS ÁGUAS EUROPEIAS

Artigo 4º
Aviso prévio da entrada em portos comunitários

Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para que cada navio que se dirija a um porto da Comunidade anuncie a sua chegada à autoridade portuária:

a) pelo menos 48 horas antes da chegada, se for conhecido o porto de escala, ou

b) logo que seja conhecido o porto de escala, se esta informação só estiver disponível menos de 48 horas antes da chegada, ou

c) o mais tardar no momento em que o navio larga do porto anterior, se a duração da viagem for inferior a 48 horas.

Artigo 5º
Participação nos sistemas de comunicados de navios obrigatórios

1. Os navios que entrem na zona de intervenção de uma estação costeira que opere um sistema de comunicados obrigatório aprovado pela Organização Marítima Internacional devem participar no sistema em conformidade com as regras e procedimentos aplicáveis.

2. Os comunicados dos navios devem, no mínimo, compreender as informações especificadas no Anexo I-1, sem prejuízo das informações suplementares eventualmente exigidas pelos Estados-Membros em conformidade com a Resolução A.851(20) da OMI.

Artigo 6º
Organização do tráfego marítimo em zonas de forte densidade de tráfego ou perigosas para a navegação

1. Os navios que entrem na zona de intervenção de um serviço de tráfego marítimo, ou de um sistema de organização do tráfego aprovado pela OMI, da responsabilidade de um Estado-Membro, devem utilizar os serviços existentes, em conformidade com as regras e procedimentos aplicáveis, e respeitar as medidas aplicáveis na zona e as instruções que eventualmente recebam. No que se refere aos navios que arvoram bandeira de um país terceiro, a participação num serviço de tráfego marítimo só pode ser obrigatória nas zonas marítimas situadas nas águas territoriais do Estado-Membro em causa.

2. Os Estados-Membros garantirão que os serviços de tráfego marítimo e os sistemas de organização do tráfego da sua responsabilidade dispõem de pessoal suficiente e devidamente qualificado e de meios de comunicação e de acompanhamento dos navios adequados e operados segundo as directrizes pertinentes da OMI.

Artigo 7º
Sistemas de identificação automática

1. Qualquer navio que escale um porto da Comunidade deve estar equipado, de acordo com o calendário indicado no Anexo II-1, com um sistema de identificação automática que satisfaça as normas de desempenho estabelecidas pela OMI e que possa transmitir as informações especificadas no Anexo I-2.

2. Os Estados-Membros devem dotar-se, em prazos compatíveis com o calendário indicado no Anexo II-1, de equipamentos e instalações em terra adequados para receber e tratar as informações referidas no nº 1.

Artigo 8º
Aparelhos de registo dos dados de viagem (caixas negras)

Os navios que escalem um porto da Comunidade devem estar equipados com um aparelho de registo dos dados de viagem (caixa negra), de acordo com as modalidades estabelecidas no Anexo II-2. As isenções eventualmente concedidas a *ferries* ro-ro ou a embarcações de passageiros de alta velocidade nos termos do nº 1, alínea d), do artigo 4º da Directiva 1999/35/CE do Conselho[8] caducarão na data de entrada em vigor da presente directiva.

O aparelho de registo dos dados de viagem deve poder conservar com segurança e numa forma que permita a sua recuperação, bem como disponibilizar ao Estado-Membro envolvido no inquérito subsequente a um acidente marítimo, os dados pertinentes relativos à posição, movimentos, estado, comando e controlo do navio.

TÍTULO II – COMUNICAÇÃO DAS MERCADORIAS PERIGOSAS OU POLUENTES A BORDO DOS NAVIOS (HAZMAT)

Artigo 9º
Obrigações do carregador

Só poderão ser entregues para transporte ou embarcadas num navio mercadorias perigosas ou poluentes se o comandante ou o operador tiver recebido uma declaração contendo a designação técnica exacta das mercadorias perigosas ou poluentes, os números ONU, se existirem, as classes de risco e as quantidades e, caso as mercadorias sejam transportadas em unidades de transporte que não sejam cisternas, os respectivos números de identificação.

Competirá ao carregador fornecer ao comandante ou ao operador a declaração exigida nos termos da presente directiva e garantir que a carga entregue para transporte corresponde efectivamente à declarada em conformidade com o nº 1.

---

8 JO L 138 de 1.6.1999, p.1

Artigo 10º

Comunicação a efectuar pelos navios que transportam mercadorias perigosas ou poluentes

1. O operador, o agente ou o comandante de um navio que largue de um porto de um Estado-Membro transportando mercadorias perigosas ou poluentes deve comunicar à autoridade competente designada pelo Estado-Membro, o mais tardar no momento da largada, as informações especificadas no Anexo III.

2 O operador, o agente ou o comandante de um navio que transporte mercadorias perigosas ou poluentes, proveniente de um porto situado fora da Comunidade e que se dirija a um porto da Comunidade ou vá fundear em águas territoriais de um Estado-Membro, deve comunicar as informações especificadas no Anexo III à autoridade competente do Estado-Membro em que se situa o primeiro porto de destino ou fundeadouro, o mais tardar no momento da largada do porto de carregamento ou, caso o porto de destino não seja conhecido no momento da largada, logo que essa informação esteja disponível.

3. Os Estados-Membros podem instituir um procedimento que autorize o operador, o agente ou o comandante de um navio a que se apliquem as disposições precedentes a comunicar as informações especificadas no Anexo III à autoridade portuária do porto de largada ou de destino na Comunidade, consoante o caso.

   O procedimento instituído deve garantir que a autoridade competente tem acesso permanente às informações especificadas no Anexo III, em caso de necessidade. Para esse efeito, a autoridade portuária competente deve conservar as informações especificadas no Anexo III durante um período suficiente para permitir a sua utilização em caso de acidente ou incidente no mar. A autoridade portuária tomará as medidas necessárias para que as referidas informações possam ser transmitidas sem demora e por via electrónica à autoridade competente contra pedido desta, em regime de 24 horas por dia.

4. As informações relativas à carga especificadas no ponto 5 do Anexo III devem ser comunicadas pelo operador, o agente ou o comandante do navio à autoridade portuária ou à autoridade competente por via electrónica. Quando para a transmissão dos dados forem utilizadas mensagens EDI, devem empregar-se os formatos de mensagem EDIFACT especificados no Anexo IV.

5. Os navios que transportem mercadorias perigosas ou poluentes em trânsito nas águas territoriais ou na zona económica exclusiva de Estados-Membros e que não provenham nem tenham por destino um porto da Comunidade, devem comunicar às estações costeiras que operem um sistema de comunicados obrigatório, conforme previsto no nº 1 do artigo 5º, a quantidade e classe OMI das mercadorias perigosas transportadas.

Artigo 11º

Intercâmbio electrónico de dados entre os Estados-Membros

Os Estados-Membros devem cooperar no sentido de assegurar a interconexão e a interoperabilidade dos sistemas nacionais utilizados para tratar as informações especificadas no Anexo III.

Os sistemas de comunicação instalados para efeitos da aplicação do disposto no parágrafo anterior devem apresentar as características seguintes:

– O intercâmbio de dados far-se-á por via electrónica, devendo o sistema permitir a recepção e o tratamento das mensagens comunicadas em conformidade com o artigo 10º;

– O sistema deve permitir a transmissão dos dados em regime de 24 horas por dia;

– Cada Estado-Membro deve poder transmitir sem demora à autoridade competente de outro Estado-Membro que o solicite as informações relativas ao navio e à carga perigosa ou poluente a bordo.

Artigo 12º
Isenções

1. Os Estados-Membros podem dispensar os serviços regulares nacionais efectuados entre portos situados no seu território da obrigação prevista no artigo 10º desde que sejam preenchidas as seguintes condições:

   – a companhia que explora os referidos serviços regulares deve estabelecer e manter actualizada uma relação dos navios em causa e transmiti-la à autoridade competente interessada,

   – por cada viagem efectuada, as informações especificadas no Anexo III devem estar à disposição da autoridade competente, a pedido desta. A companhia deve instalar um sistema interno que funcione 24 horas por dia e que garanta a transmissão sem demora e por via electrónica das referidas informações à autoridade competente que as solicitou, em conformidade com o nº 2 do artigo 10º.

2. Os Estados-Membros verificarão regularmente se as condições previstas no nº 1 estão preenchidas. Se uma dessas condições, pelo menos, deixar de estar preenchida, os Estados-Membros retirarão imediatamente o benefício da isenção à companhia em causa.

3. Os Estados-Membros transmitirão à Comissão a lista das companhias e navios dispensados nos termos do presente artigo, bem como cada actualização efectuada.

4. Quando um serviço regular internacional explorado por uma companhia interesse a dois ou mais Estados-Membros, estes poderão colaborar com vista à concessão de uma isenção à companhia em conformidade com as disposições do presente artigo.

TÍTULO III - ACOMPANHAMENTO DOS NAVIOS DE RISCO E INTERVENÇÃO EM CASO DE INCIDENTE OU ACIDENTE NO MAR

Artigo 13º

Navios de risco potencial para a navegação

1. Os navios que correspondam aos critérios a seguir enumerados serão considerados navios de risco potencial para a navegação ou uma ameaça para o ambiente na acepção da presente directiva:

   – navios envolvidos em acidentes ou incidentes referidos no artigo 14º;

   – navios que não tenham satisfeito as obrigações de comunicação impostas pela presente directiva;

   – navios que tenham desrespeitado as regras aplicáveis nos sistemas de organização do tráfego e nos serviços de tráfego marítimo da responsabilidade de um Estado-Membro;

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

   – navios a que tenha sido recusado acesso aos portos da Comunidade ou que tenham sido objecto de relatório ou notificação de um Estado-Membro em conformidade com o disposto no Anexo I-1 da Directiva 95/21/CE.

2. As estações costeiras que detenham informações pertinentes sobre os navios referidos no nº 1 devem comunicá-las às estações costeiras dos restantes Estados-Membros situados na rota prevista do navio.

3. Sem prejuízo do disposto no artigo 15º, os Estados-Membros tomarão as medidas adequadas, em conformidade com o direito internacional, relativamente aos navios referidos no nº 1 que tenham identificado ou que outros Estados-Membros lhes tenham sinalizado, com vista a prevenir ou reduzir os riscos para a segurança no mar ou o meio marinho. Os Estados-Membros conduzirão, em condições compatíveis com as disposições da Directiva 95/21/CE, as averiguações e acções que considerem apropriadas com vista a determinar se houve violação das disposições da presente directiva ou das regras pertinentes das Convenções internacionais em vigor. Quando adequado, informarão o Estado-Membro que lhes transmitiu as informações em conformidade com o nº 2 dos resultados das acções desenvolvidas.

Artigo 14º

Sinalização de incidentes e acidentes no mar

1. Com vista a prevenir ou atenuar riscos significativos para a segurança marítima, a segurança das pessoas ou o ambiente, o comandante de um navio que navegue no mar territorial, na zona económica exclusiva ou no alto mar ao largo da costa de um Estado-Membro deve sinalizar imediatamente à estação costeira geograficamente competente:

– qualquer incidente ou acidente que comprometa a segurança do navio, nomeadamente abalroamento, encalhe, avaria, falha ou deficiência, alagamento, escorregamento da carga, anomalias no casco ou falhas estruturais;

– qualquer incidente ou acidente que comprometa a segurança da navegação, nomeadamente falhas susceptíveis de afectar a capacidade de manobra ou de navegação do navio e anomalias que afectem os sistemas de propulsão ou os aparelhos de governo, a instalação de produção de electricidade ou o equipamento de navegação ou de comunicações;

– qualquer situação que possa levar à poluição das águas e do litoral de um Estado-Membro, nomeadamente descarga ou risco de descarga no mar de produtos poluentes, e qualquer mancha de poluição ou deriva de contentores ou embalagens observadas no mar.

2. A mensagem de sinalização transmitida em aplicação do nº 1 deve conter, pelo menos, o nome e a posição do navio, o porto de partida, o porto de destino, se necessário o endereço onde se podem obter informações sobre a carga, o número de pessoas a bordo, os elementos relativos ao incidente e todas as informações pertinentes referidas na Resolução A.851(20) da OMI.

Artigo 15º

Medidas em caso de condições meteorológicas excepcionalmente desfavoráveis

Quando, em caso de condições meteo-oceânicas excepcionalmente desfavoráveis, um Estado-Membro considere que existe um risco grave de poluição das suas zonas marítimas ou costeiras ou das zonas marítimas ou costeiras de outros Estados-Membros, esse Estado-Membro deve, por meio de medidas administrativas adequadas, proibir os navios que possam criar tal risco de saírem dos portos situados na zona considerada.

A proibição de largada deve ser levantada logo que se estabeleça que o navio pode deixar o porto sem que isso acarrete um risco grave na acepção do disposto no parágrafo anterior.

Artigo 16º

Medidas em caso de incidente ou acidente no mar

1. Em caso de incidentes ou acidentes marítimos referidos no artigo 14º, os Estados-Membros tomarão as medidas adequadas, em conformidade com o direito internacional, com vista a garantir a segurança marítima, a segurança das pessoas e a protecção do meio marinho.

   O Anexo V apresenta a lista, não limitativa, das medidas que os Estados-Membros poderão tomar em aplicação do presente artigo.

2. O operador e o comandante do navio e, quando adequado, o proprietário da carga devem cooperar plenamente com as autoridades nacionais competentes que o solicitem, com vista à minimização das consequências de um incidente ou acidente marítimo.

3. O comandante de um navio a que se apliquem as disposições do Código internacional de gestão para a segurança (Código ISM) deve informar a companhia de qualquer acidente ou incidente ocorrido no mar. Logo que seja informada de tal situação, a companhia deve entrar em contacto com a estação costeira competente e colocar-se se necessário à sua disposição.

Artigo 17º
Portos de refúgio

Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para assegurar a disponibilidade, no seu território, de portos capazes de receber navios em perigo. Para esse efeito, e após consulta das partes interessadas, estabelecerão planos que devem detalhar, para cada porto em causa, as características da zona, as instalações disponíveis, os condicionalismos operacionais e ambientais e os procedimentos associados à sua eventual utilização para acolhimento de navios em perigo.

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

Artigo 18º
Informação das partes interessadas

1. Os incidentes comunicados em conformidade com o nº 1 do artigo 14º devem, quando necessário, ser assinalados via rádio, nas zonas em causa, pela autoridade costeira competente do Estado-Membro, a qual informará igualmente da presença de qualquer navio que possa constituir um perigo para a navegação.

2 As autoridades competentes que detenham as informações comunicadas em conformidade com os artigos 10º e 14º devem tomar as medidas que lhes permitam fornecer a qualquer momento as referidas informações, quando o solicite por razões de segurança a autoridade competente de outro Estado-Membro.

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

   Cada Estado-Membro tomará as medidas necessárias para que se possa tirar o maior partido dos comunicados que os navios lhe devem transmitir em aplicação do artigo 14º.

TÍTULO IV - MEDIDAS DE ACOMPANHAMENTO

Artigo 19º

Designação dos organismos competentes e publicação da respectiva lista

1. Os Estados-Membros designarão as autoridades competentes, as autoridades portuárias e as estações costeiras a que deverão ser efectuadas as comunicações previstas na presente directiva.

2. Os Estados-Membros assegurarão que o sector marítimo é devidamente informado, nomeadamente através das publicações náuticas, de quais as autoridades e estações designados em conformidade com o nº 1, incluindo, quando adequado, a respectiva zona geográfica de intervenção, bem como dos procedimentos instituídos para a comunicação das informações previstas na directiva, e actualizarão regularmente essa informação.

3. Os Estados-Membros comunicarão à Comissão a lista dos organismos designados nos termos do nº 1, bem como as actualizações efectuadas.

Artigo 20º

Cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão

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

a) Optimizar a utilização das informações comunicadas em conformidade com a presente directiva, incluindo o estabelecimento de ligações telemáticas adequadas entre as estações costeiras e as autoridades portuárias com vista ao intercâmbio dos dados relativos aos movimentos dos navios, às previsões da sua chegada aos portos e à carga que transportam;

b) Incrementar e reforçar a eficácia das ligações telemáticas entre as estações costeiras dos Estados-Membros, com vista a melhorar o conhecimento do tráfego e o acompanhamento dos navios em trânsito nas costas europeias, harmonizar e, na medida do possível, simplificar os comunicados exigidos dos navios em marcha;

c) Alargar a cobertura do sistema comunitário de acompanhamento, controlo e informação para o tráfego marítimo com vista à melhor identificação e acompanhamento dos navios que navegam em águas europeias. Para esse efeito, os Estados-Membros e a Comissão cooperarão no estabelecimento de sistemas de comunicados obrigatórios, serviços de tráfego marítimo obrigatórios e, se for caso disso, sistemas de organização do tráfego adequados, a apresentar à OMI para aprovação.

2. A Agência Europeia da Segurança Marítima, instituída pelo Regulamento ../../CE, deverá contribuir para a realização dos seguintes objectivos:

   – facilitação da cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão com vista à realização dos objectivos enunciados no nº 1;

– promoção da cooperação entre os Estados ribeirinhos das zonas marítimas em causa, nos domínios abrangidos pela presente directiva;

– melhoramento da informação do sector marítimo sobre os requisitos e procedimentos previstos na presente directiva;

– recolha e disponibilização às partes interessadas da lista dos organismos competentes designados em conformidade com o artigo 19º, dos dados pertinentes relativos às companhias que beneficiam de isenções em conformidade com o artigo 12º, da lista dos navios de risco potencial para a navegação referidos no artigo 13º e de todas as informações necessárias para a aplicação da presente directiva;

– desenvolvimento e exploração dos sistemas de informação necessários à realização dos objectivos enunciados nos travessões anteriores;

– estabelecimento, com vista, nomeadamente, a garantir condições de tráfego óptimas nas zonas de forte densidade de tráfego ou perigosas para a navegação, de centros regionais de gestão das informações recolhidas e tratadas em conformidade com a presente directiva.

Artigo 21º
Confidencialidade das informações

Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para garantir a confidencialidade das informações que lhes forem transmitidas no âmbito da presente directiva e utilizá-las-ão apenas para fins de segurança marítima e de prevenção da poluição por navios.

Artigo 22º
Controlo da aplicação da directiva e sanções

1. Os Estados-Membros verificarão, por meio de controlos regulares e controlos aleatórios, o funcionamento dos sistemas telemáticos estabelecidos para os fins da directiva e, em particular, a sua capacidade de resposta à exigência de recepção ou transmissão atempadas, em regime de 24 horas por dia, das informações comunicadas em conformidade com os artigos 10º e 12º.

2. Os Estados-Membros estabelecerão, no quadro da ordem jurídica nacional, o regime de sanções pecuniárias a aplicar aos operadores, agentes, carregadores, proprietários de carga ou comandantes de navios em caso de violação das disposições da presente directiva.

   As sanções pecuniárias referidas no parágrafo anterior devem ser fixadas a um nível suficientemente elevado, para dissuadir um potencial infractor de cometer uma infracção ou persistir numa infracção.

3. Sem prejuízo de outras medidas necessárias à aplicação da directiva, o regime de sanções pecuniárias estabelecido pelos Estados-Membros aplicar-se-á às seguintes violações da directiva:

   – falta de aviso prévio de chegada ao porto, conforme previsto no artigo 4º;

– não sinalização a um sistema de comunicados obrigatório, conforme previsto no artigo 5º;

– violação das regras aplicáveis num sistema de organização do tráfego ou desrespeito das instruções dadas por um serviço de tráfego marítimo designado por um Estado-Membro, conforme previsto no artigo 6º;

– inexistência a bordo, ou mau funcionamento, do sistema de identificação automática ou do aparelho de registo de dados de viagem previstos, respectivamente, nos artigos 7º e 8º;

– falta de declaração, ou declaração inexacta, pelo carregador, conforme previsto no artigo 9º;

– violação das obrigações de comunicação previstas nos artigos 10º e 12º;

– não sinalização de um incidente, acidente ou acontecimento de mar, conforme previsto no artigo 14º;

– largada de um porto em violação do artigo 15º;

– não cooperação com as autoridades nacionais para minimizar as consequências de um acidente marítimo, conforme previsto no artigo 16º.

4. Os Estados-Membros devem informar sem demora o Estado de bandeira e os outros Estados interessados das medidas tomadas em conformidade com os artigos 13º e 16º e o nº 2 do presente artigo contra os navios que não arvorem o respectivo pavilhão.

5. Um Estado-Membro que constate, por ocasião de um acidente ou incidente marítimo referido no artigo 16º, que a companhia não conseguiu estabelecer e manter ligação com o navio ou com as autoridades operacionais interessadas, deve informar do facto o Estado que emitiu ou em nome do qual foi emitida a certificação ISM.

Quando a gravidade da falta demonstre uma inconformidade grave no funcionamento do sistema de gestão da segurança da companhia, o Estado-Membro que emitiu o documento de conformidade ou o certificado de gestão da segurança do navio retirará imediatamente a certificação ISM à companhia em causa.

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 23º
Procedimento de alteração

O procedimento previsto no artigo 24º pode ser aplicado com vista:

– à aplicação, para efeitos da presente directiva, das alterações aos instrumentos internacionais pertinentes referidos na alínea i) do artigo 2º que tenham entrado em vigor,

– à alteração das obrigações e procedimentos previstos nos anexos à luz da experiência adquirida com a aplicação da directiva.

Artigo 24º

Comité de regulamentação

1. A Comissão será assistida por um comité composto por representantes dos Estados-Membros e presidido por um representante da Comissão.

2. Quando é feita referência ao presente número, aplica-se o procedimento de regulamentação estabelecido no artigo 5º da Decisão 1999/468/CE, em conformidade com o disposto no artigo 8º da mesma.

3. O período previsto no nº 6 do artigo 5º da Decisão 1999/468/CE é fixado em três meses.

Artigo 25º

Os Estados-Membros porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva o mais tardar em 1 de Julho de 2002. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

Quando os Estados-Membros adoptarem essas disposições, estas deverão conter uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades de referência serão estabelecidas pelos Estados-Membros.

Artigo 26º

A Directiva 93/75/CEE do Conselho é revogada, com efeitos vinte e quatro meses após a adopção da presente directiva.

Artigo 27º

A presente directiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias.*

Artigo 28º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em […]

Pelo Parlamento Europeu
A Presidente
[…]

Pelo Conselho
O Presidente
[…]

ANEXO I

Informações a comunicar pelos navios referidos no Título I

1. Informações previstas no artigo 5º

- A - Identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI)
- C ou D: Posição
- G - Porto de largada
- I - Porto de destino e hora estimada de chegada
- P – Carga e, se houver mercadorias perigosas a bordo, quantidade e classe OMI
- W - Número total de pessoas a bordo
- X - Informações diversas:
  - Endereço para a comunicação de informações sobre a carga
  - Características e volume estimado do combustível de bancas, para os navios que transportem mais de 5 000 toneladas de combustível de bancas.

2. Informações previstas no artigo 7º

- Identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI)
- Tipo de navio
- Posição, rumo, velocidade e condições de navegação
- Porto de largada, porto de destino e hora estimada de chegada
- Presença a bordo de mercadorias perigosas: sim/não
- Em caso afirmativo, endereço para a comunicação de informações sobre a carga.

3. Em caso de alteração das informações comunicadas nos termos do presente anexo, o comandante do navio deve comunicá-lo imediatamente à autoridade costeira interessada.

ANEXO II

Prescrições aplicáveis aos equipamentos de bordo

I - Sistema de identificação automática (AIS)

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

Os navios de passageiros, quaisquer que sejam as suas dimensões, e todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 300 construídos em ou após 1 de Julho de 2002, que escalem um porto da Comunidade, devem satisfazer a obrigação de transporte de equipamento prevista no artigo 7º.

2. Navios construídos antes de 1 de Julho de 2002

Os navios construídos antes de 1 de Julho de 2002 que escalem um porto da Comunidade devem satisfazer a obrigação de transporte de equipamentos prevista no artigo 7º no seguinte calendário:

- navios de passageiros: o mais tardar em 1 de Julho de 2003;
- navios-tanque: o mais tardar por ocasião da primeira vistoria do equipamento de segurança efectuada após 1 de Julho de 2003;
- navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanque, de arqueação bruta igual ou superior a 50 000: o mais tardar em 1 de Julho de 2004;
- navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanque, de arqueação bruta igual ou superior a 10 000 mas inferior a 50 000: o mais tardar em 1 de Julho de 2005;
- navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanque, de arqueação bruta igual ou superior a 3000 mas inferior a 10 000: o mais tardar em 1 de Julho de 2006;
- navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanque, de arqueação bruta igual ou superior a 300 mas inferior a 3000: o mais tardar em 1 de Julho de 2007.

II – Aparelho de registo dos dados de viagem («caixa negra»)

Os navios das categorias a seguir indicadas que escalem um porto da Comunidade devem estar equipados com um aparelho de registo dos dados de viagem (caixa negra) que satisfaça as normas de funcionamento previstas na Resolução A 861(20) da OMI e as normas de ensaio definidas na Norma n° 61996 da Comissão Electrotécnica Internacional (CEI):

- Navios de passageiros construídos em ou após 1 de Julho de 2002: o mais tardar à data de entrada em vigor da presente directiva;

– Navios, à excepção dos navios de passageiros, de arqueação bruta igual ou superior a 3000 construídos em ou após 1 de Julho de 2002: o mais tardar à data de entrada em vigor da presente directiva;

– Navios de passageiros construídos antes de 1 de Julho de 2002: o mais tardar em 1 de Janeiro de 2004;

– Navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 20 000: o mais tardar em 1 de Janeiro de 2007;

– Navios de carga de arqueação bruta entre 3000 e 20 000: o mais tardar em 1 de Janeiro de 2008.

ANEXO III

Informações a comunicar em conformidade com o artigo 10º

1 Identificação do navio (nome, indicativo de chamada e número de identificação OMI, se existir)

2 Porto de destino

3 Hora de largada, quando o navio parte de um porto de um Estado-Membro (nº 1 do artigo 10º)

4 Hora estimada de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotagem, conforme exija a autoridade competente, e hora estimada de largada desse porto (nº 2 do artigo 10º)

5 Designação técnica exacta das mercadorias perigosas ou poluentes, números ONU atribuídos, quando existam, classes de risco OMI determinadas em conformidade com os Códigos IMDG, IBC e IGC, quando adequado a categoria do navio na acepção do Código INF, a quantidade das mercadorias e a localização destas a bordo e, caso sejam transportadas em unidades de transporte que não sejam cisternas, os respectivos números de identificação;

6 Confirmação da presença a bordo de lista, manifesto ou plano de carga adequado especificando as mercadorias perigosas ou poluentes embarcadas no navio e a sua localização

7 Endereço onde se podem obter informações detalhadas sobre a carga.

ANEXO IV
Mensagens electrónicas EDIFACT

As mensagens EDIFACT a que se refere o nº 4 do artigo 10º são as seguintes:

– MOTREQ («Vessel Data Request»): mensagem a transmitir quando são exigidas as informações respeitantes simultaneamente a um navio específico e às mercadorias perigosas ou poluentes a bordo;

– APERAK («Application Acknowledgement»): mensagem que indica que os dados relativos ao navio em causa estão disponíveis e serão transmitidos ou não estão disponíveis;

– VESDEP («Vessel Movement Data»): mensagem que especifica as informações relativas à viagem do navio em causa;

– IFTDGN («Hazardous Cargo Data»): mensagem que especifica a natureza da carga perigosa ou poluente transportada;

– BAPLIE («Bayplan»): mensagem que fornece informações sobre a localização das mercadorias a bordo.

ANEXO V

Medidas que os Estados-Membros podem tomar em caso de risco para a segurança marítima e a protecção do ambiente (em aplicação do nº 1 do artigo 16º)

Quando, no seguimento de um incidente ou em circunstâncias do tipo das descritas no artigo 14º, que afectem um navio a que seja aplicável a presente directiva, a autoridade competente do Estado-Membro interessado considere, no quadro do direito internacional, que é necessário afastar, reduzir ou eliminar um perigo grave e iminente que ameaça o seu litoral ou interesses conexos, a segurança dos outros navios e a segurança das suas tripulações e passageiros ou das pessoas em terra, ou proteger o meio marinho, a referida autoridade pode nomeadamente:

- restringir os movimentos do navio ou impor-lhe um itinerário. Esta exigência não afecta a responsabilidade do comandante na segurança do governo do seu navio,

- notificar o comandante do navio para que elimine o risco para o ambiente ou a segurança marítima,

- embarcar no navio uma equipa de avaliação com a missão de determinar o grau de risco, assistir o comandante na correcção da situação e manter informada a estação costeira competente,

- intimar o comandante a seguir para um porto de refúgio, em caso de perigo iminente, ou

- impor a pilotagem ou o reboque do navio.

FICHA FINANCEIRA

1. DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO

Proposta de Directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento, controlo e informação para o tráfego marítimo

2. RUBRICAS ORÇAMENTAIS

Parte A (ver § 10)
Parte B (ver § 7) - rubrica orçamental B2-702 : Preparação, avaliação e promoção da segurança dos transportes

3. BASE JURÍDICA

Segurança do transporte marítimo: nº 2 do artigo 80º do Tratado

4. DESCRIÇÃO DA ACÇÃO

4.1 Objectivo geral

Instituir um sistema de acompanhamento, controlo e informação para o tráfego marítimo, com o objectivo de melhorar a prevenção e a intervenção em caso de acidente ou de risco de poluição das costas dos Estados-Membros

4.2 Período coberto pela acção e modalidades previstas para a sua renovação

Indeterminado

5. CLASSIFICAÇÃO DAS DESPESAS OU DAS RECEITAS

5.1 Despesas não obrigatórias

5.2 Dotações diferenciadas

5.3 Tipo de receitas: nenhumas

6. NATUREZA DAS DESPESAS OU DAS RECEITAS

Despesas operacionais e administrativas para acompanhamento e controlo da aplicação da directiva.

A medida proposta terá um impacto reduzido no orçamento da Comunidade, decorrente essencialmente da organização de reuniões com os peritos marítimos dos Estados-Membros. Por outro lado, em conformidade com os objectivos enumerados no nº 2 do artigo 20º, a Agência Europeia da Segurança Marítima deverá, em princípio, executar um certo número de tarefas associadas à aplicação da directiva e,

logo, assumir as correspondentes despesas. Para se saber qual o impacto financeiro do estabelecimento desta estrutura, deverá consultar-se a ficha financeira anexa à proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima. Neste contexto, a maior parte das despesas deverá transitar pelo orçamento da Agência Europeia da Segurança Marítima.

Por outro lado, as reuniões com os peritos do sector poderão dar origem a despesas operacionais. As dotações previstas para estas despesas operacionais são indicadas no quadro 7.2 e serão cobertas pela rubrica orçamental B2-702.

7. INCIDÊNCIA FINANCEIRA

7.1 Modo de cálculo do custo total da acção (relação entre os custos unitários e o custo total)

O custo total da acção é calculado adicionando os custos unitários anuais, com início no ano n, ano em que entrará em vigor a medida comunitária proposta (ver quadro 7.2).

Os custos unitários consistem num montante anual de 5000 euros para a organização, uma vez por ano, em média, de uma reunião de um dia com peritos do sector. Estão igualmente previstas despesas associadas à publicação de informações e à promoção do sistema comunitário, em particular para dar a conhecer ao sector marítimo as obrigações e procedimentos previstos na directiva. Poderá, assim, ser afectado um montante de 10 000 euros logo no primeiro ano de aplicação da directiva, com a possibilidade de uma actualização (montante de 5000 euros) cinco anos depois.

7.2 Despesas operacionais com estudos, peritos, etc., incluídas na Parte B do orçamento

Dotações para autorizações em milhões de euros (a preços correntes)

	ano n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 e anos seg.	Total
– Reuniões de peritos[1]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Informação e publicações		0,010				0,005	0,015
Total		0,015	0,005	0,005	0,005	0,010	0,040

[1] Custos que satisfazem os critérios da Comunicação da Comissão de 22.4.1992 (SEC(92) 769)

7.3 Calendário das dotações para autorizações e para pagamentos

(milhões de euros)

	ano n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 e anos seg.	Total
Dotações para autorizações		0,015	0,005	0,005	0,005	0,010	0,40
Dotações para pagamentos							
ano n n+1 n+2 n+3 n+4 n+5 e anos seguintes		0,015	0,005	0,005	0,005	0,005	0,015 0,005 0,005 0,005 0,010
Total		0,015	0,005	0,005	0,005	0,005	0,040

8. DISPOSIÇÕES ANTIFRAUDE

– Controlo da observância dos procedimentos instituídos para convidar os peritos dos Estados-Membros para as reuniões do Comité.

9. ELEMENTOS DE ANÁLISE CUSTO-EFICÁCIA

9.1 Objectivos específicos e quantificáveis; população abrangida

– Objectivos específicos: relações com o objectivo geral

Estabelecimento de um quadro de cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão, que incluirá a organização de reuniões com os peritos marítimos, nomeadamente a fim de preparar a extensão da cobertura do sistema comunitário de acompanhamento, controlo e informação para o tráfego marítimo.

– População abrangida: distinguir por objectivos; especificar os beneficiários finais da contribuição financeira da Comunidade e os intermediários envolvidos

Não aplicável.

9.2 Justificação da acção

– Necessidade de intervenção do orçamento comunitário, tendo especialmente em conta o princípio da subsidiariedade

A proposta não prevê qualquer ajuda financeira comunitária. É possível, todavia, que, para realização dos objectivos da directiva, alguns Estados-Membros queiram beneficiar de apoio financeiro da Comunidade para projectos de infrastruturas ou equipamentos de gestão do tráfego marítimo.

Recorde-se que vários projectos deste tipo foram já objecto de apoio financeiro comunitário, no quadro da rede transeuropeia de transportes, do Fundo de Coesão ou do FEDER.

– Escolha das modalidades de intervenção

* vantagens em relação a alternativas possíveis (vantagens comparativas)

Não aplicável.

* análise de acções similares desenvolvidas a nível comunitário ou nacional

Não aplicável.

* efeitos derivados e multiplicadores esperados

Não aplicável.

– Principais factores de incerteza susceptíveis de afectar os resultados específicos da acção

Não há factores de incerteza significativos.

9.3 Acompanhamento e avaliação da acção

– Indicadores de desempenho

* indicadores de resultados (avaliação dos recursos empregados)

Os principais recursos necessários serão disponibilizados pela Comissão e pela Agência Europeia da Segurança Marítima.

* indicadores de impacto (avaliação do desempenho em função dos objectivos)

Os principais indicadores de impacto são as propostas elaboradas conjuntamente pela Comissão e os Estados-Membros para completar e alargar o sistema de informação e acompanhamento. De acordo com as regras internacionais em vigor, estas propostas deverão ser apresentadas à Organização Marítima Internacional para aprovação.

A Agência Europeia da Segurança Marítima terá igualmente como função o acompanhamento e a avaliação da eficácia da aplicação da directiva.

– Modalidades e periodicidade das avaliações previstas

A frequência a que se deverá proceder a uma avaliação depende das actividades desenvolvidas pela Agência Europeia da Segurança Marítima.

– Avaliação dos resultados obtidos (em caso de prossecução ou renovação da acção)

As informações resultantes dos contactos entre a Comissão e os peritos dos Estados-Membros e as informações constantes dos relatórios de actividade da Agência Europeia da Segurança Marítima servirão para avaliar a necessidade de actualizar ou alterar a directiva.

10. DESPESAS ADMINISTRATIVAS (PARTE A DA SECÇÃO III DO ORÇAMENTO)

10.1 Incidência no número de postos de trabalho

A incidência da proposta na parte A do orçamento é limitada, em termos gerais. Será necessário um controlo regular da aplicação da directiva, incluindo a preparação e a participação em reuniões e acções de coordenação diversas com os Estados-Membros. No restante, grande parte das tarefas de gestão será executada no âmbito da Agência Europeia da Segurança Marítima.

Tipo de posto de trabalho		Efectivos a afectar à gestão da acção		Fonte		Duração
		Postos permanentes	Postos temporários	Recursos existentes na DG ou serviço em causa	Recursos adicionais	
Funcionários ou agentes temporários	A B C	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	Indeterminada - -
Outros recursos		-	-	-	-	-
Total		0,5	0,5	1,0	-	Indeterminada

10.3 Aumento de outras despesas de funcionamento decorrente da acção, nomeadamente despesas com as reuniões de comités e grupos de peritos

(euros)

Rubrica orçamental	Montantes	Modo de cálculo
A 7031 (comités obrigatórios)	9 750	O comité de regulamentação instituído para efeitos da directiva deverá efectuar em média uma reunião anual de um dia para discutir questões específicas relativas à aplicação da directiva. O reembolso das despesas de deslocação dos peritos governamentais que participarão nesta reunião é estimado em 650 euros/perito x 15, em média.
Total	9 750	

As despesas no quadro da rubrica A7 serão cobertas pelas dotações do orçamento global da DG TREN.

2000/0326 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à constituição de um fundo de compensação de danos causados pela poluição por hidrocarbonetos em águas europeias e medidas complementares

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

INTRODUÇÃO GERAL

1 Situação e problemas actuais

A compensação das vítimas de derrames acidentais de hidrocarbonetos causados por petroleiros constitui um aspecto importante do quadro regulamentar global no domínio da poluição marinha por hidrocarbonetos, sendo, por isso, uma questão da maior importância para a Comissão Europeia. Conforme salientou na sua Comunicação sobre a segurança do transporte marítimo de hidrocarbonetos, de 21 de Março de 2000 (COM(2000) 142 final), a Comissão considera que o actual regime internacional de responsabilidade e compensação, muito embora tenha cumprido relativamente bem os seus objectivos nas últimas décadas, contém várias insuficiências. A mais premente é a inadequação dos actuais limites de responsabilidade e compensação. Alguns acidentes recentes, muito em especial o naufrágio do *Erika*, em Dezembro de 1999, e a resultante maré negra, mostraram claramente a insuficiência dos limites existentes, que leva a que as vítimas de um derrame de hidrocarbonetos possam não ser totalmente compensadas, além de contribuir para atrasos significativos no pagamento das compensações. Por esta razão, a Comissão decidiu agir com particular rapidez no sentido de criar um mecanismo que eleve os limites de compensação, de modo a garantir que as vítimas de eventuais novos derrames de hidrocarbonetos nas águas europeias serão adequadamente compensadas. As demais insuficiências necessitam igualmente de ser corrigidas, mas considerou-se que não exigem uma intervenção tão rápida. Fora do âmbito do regime de responsabilidade e compensação, a Comissão propõe também a adopção de sanções penais para os casos de comprovada negligência grosseira por parte de qualquer pessoa envolvida no transporte marítimo de hidrocarbonetos.

2 Antecedentes

O transporte marítimo de hidrocarbonetos é uma actividade intrinsecamente perigosa, que implica riscos consideráveis para o meio marinho. A verdadeira dimensão das ameaças que o rápido crescimento do tráfego de petroleiros e da capacidade dos navios cria para o ambiente tornou-se evidente em Março de 1967, quando o navio-tanque *Torrey Canyon*, de 120 000 toneladas de porte bruto e pavilhão liberiano, encalhou no recife de Seven Stones, ao largo de Land's End, Reino Unido. Este naufrágio resultou no derrame de 119 000 toneladas de petróleo bruto, poluindo gravemente as costas do sudoeste da Inglaterra e do norte de França.

Este desastre impeliu a comunidade internacional a desenvolver, através da Organização Marítima Internacional, vários instrumentos destinados a reforçar a segurança dos petroleiros e a protecção do meio marinho, incluindo duas convenções que estabelecem regras pormenorizadas de responsabilidade e compensação pelos danos resultantes da poluição causada por petroleiros.

A Convenção internacional sobre a responsabilidade civil pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos (CLC), de 1969, e a Convenção internacional para a constituição de um fundo internacional para a compensação pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos (Convenção FIPOL), de 1971, entraram em vigor em 1975 e 1978 respectivamente. As duas convenções estabeleceram um sistema de responsabilidade em dois níveis, assente na responsabilidade objectiva, mas limitada, do proprietário do navio, e um Fundo, financiado pelos destinatários dos hidrocarbonetos, que assegura uma compensação

complementar das vítimas dos danos resultantes da poluição por hidrocarbonetos que não consigam obter do proprietário do navio uma indemnização integral.

Este regime foi revisto na sua substância apenas uma vez, no início dos anos 80. Dessa revisão resultaram os protocolos de 1984 às duas convenções, os quais nunca entraram em vigor devido a não terem sido ratificados por um número suficiente de Estados destinatários de hidrocarbonetos. No início da década de 90, realizaram-se novas diligências para que as alterações entrassem em vigor. Os resultantes protocolos de 1992 mantiveram as alterações de 1984 na sua essência, mas alteraram as disposições de entrada em vigor. Estes protocolos às convenções CLC e FIPOL entraram em vigor em 1996, sendo todos os Estados-Membros costeiros da UE presentemente partes nos mesmos, à excepção de Portugal, que ainda está a ultimar os procedimentos de ratificação.

Os EUA não participam neste regime internacional de responsabilidade e compensação. O acidente do *Exxon Valdez* no Alasca, em 1989, pôs fim às discussões sobre uma eventual adesão dos Estados Unidos ao sistema. Em vez disso, os EUA decidiram criar, no quadro do *Oil Pollution Act*, de 1990, um regime federal de responsabilidade distinto, que prevê a possibilidade de os diversos Estados introduzirem uma legislação mais rigorosa.

3 Breve descrição do regime internacional de responsabilidade e compensação de 1992

O regime de 1992 cobre os danos resultantes da poluição causada por derrames de hidrocarbonetos persistentes nas águas costeiras (até 200 milhas da costa) dos Estados participantes, provenientes de petroleiros. Nas perdas e danos cobertas pelo regime incluem-se as perdas materiais e, em certa medida, as perdas económicas e os custos da recuperação do ambiente, bem como das medidas preventivas, incluindo os custos de limpeza.

O primeiro nível de responsabilidade, a responsabilidade do proprietário do navio, é regulado pela CLC. A responsabilidade do proprietário do navio é objectiva e não depende, por isso, da existência de culpa ou negligência da sua parte. O proprietário está normalmente autorizado a limitar a sua responsabilidade a um montante, associado à arqueação do navio, actualmente de um máximo de 90 milhões de euros para os navios de maior dimensão - no caso do *Erika* apenas cerca de 13 milhões de euros. O proprietário só perde o direito de limitar a sua responsabilidade se ficar provado que os danos devidos à poluição foram resultantes de acto ou omissão seu, cometido com a intenção de causar um prejuízo ou de forma imprudente e com conhecimento de que tal prejuízo poderia provavelmente ocorrer. A CLC também exige que os proprietários tenham um seguro de responsabilidade e concede aos lesados o direito de intentarem acções directamente contra o segurador até aos limites de responsabilidade do proprietário. Através da "canalização" da responsabilidade exclusivamente para o proprietário do navio, muitas outras partes, incluindo nomeadamente o gestor, o operador e o afretador, estão expressamente protegidos de pedidos de indemnização, a menos que a sua negligência seja equivalente à que implica, para o proprietário, a perda do supramencionado direito de limitar a sua responsabilidade.

O regime CLC é complementado pelo Fundo Internacional para a compensação pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos (FIPOL), estabelecido pela Convenção FIPOL com o intuito de compensar as vítimas quando a responsabilidade do proprietário é insuficiente para cobrir os danos. O recurso ao fundo pode verificar-se em três casos. O mais comum é quando os danos excedem a responsabilidade máxima do proprietário. O segundo

caso é quando o proprietário pode invocar um dos meios de defesa permitidos pela CLC[1]. O último caso é quando o proprietário (e o seu segurador) se revela financeiramente incapaz de assumir as suas obrigações. O montante máximo de compensação pelo Fundo é de cerca de 200 milhões de euros. O Fundo é financiado pelas contribuições das companhias ou outras entidades destinatárias dos hidrocarbonetos transportados por via marítima. Assim, em caso de derrame de hidrocarbonetos, todos os destinatários de hidrocarbonetos a nível mundial, que estejam estabelecidos nos Estados partes na Convenção FIPOL, contribuirão para a compensação e para as despesas administrativas do Fundo, independentemente de onde tenham ocorrido os danos por poluição. O FIPOL não pagará qualquer compensação se os danos por poluição tiverem resultado de acto de guerra ou de um derrame proveniente de um navio de guerra. Também é necessário provar que os hidrocarbonetos eram provenientes de um navio-tanque.

As vítimas dos derrames de hidrocarbonetos podem apresentar os pedidos de compensação directamente ao Fundo e, se estes pedidos forem justificados e preencherem os critérios pertinentes, o Fundo compensará o requerente directamente. Se o total dos pedidos de compensação aprovados exceder o limite máximo do FIPOL, todas as compensações serão reduzidas de forma proporcional. Os requerentes podem também decidir intentar uma acção junto dos tribunais do Estado em que os danos ocorreram. Desde que foi criado, em 1978, o Fundo Internacional para a compensação pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos tratou cerca de 100 casos, a maioria dos quais estava dentro dos limites de compensação; as vítimas puderam, assim, ser totalmente compensadas com base na avaliação do Fundo sobre a validade dos pedidos.

4 Avaliação do regime internacional de responsabilidade e compensação

4.1 Critérios de avaliação

Na sua Comunicação sobre a segurança do transporte marítimo de hidrocarbonetos, a Comissão estabelecia três critérios para se determinar da adequação de um regime de compensação:

(1) O regime deve proporcionar uma compensação imediata das vítimas, sem necessidade de processos judiciais extensos e demorados.

(2) O limite máximo da compensação deve ser fixado a um nível suficientemente elevado para cobrir os pedidos decorrentes de uma potencial calamidade resultante de um acidente com um petroleiro.

(3) O regime deve dissuadir os operadores de navios-tanque e as entidades com interesses na carga de utilizarem outros navios que não petroleiros de qualidade irrepreensível para transportar hidrocarbonetos.

---

[1] Nos termos do nº 2 do artigo III da CLC o proprietário do navio não será responsável se provar que o prejuízo:
(a) Resulta de um acto de guerra, de hostilidades, de uma guerra civil, de uma insurreição ou de um fenómeno natural de carácter excepcional, inevitável e irresistível; ou
(b) Resulta, na totalidade, de um facto deliberadamente praticado ou omitido por terceiro com a intenção de causar um prejuízo; ou
(c) Resulta, na totalidade, da negligência ou de qualquer outra acção prejudicial de um Governo ou de outra autoridade responsável pelo bom funcionamento dos faróis ou de outros auxiliares da navegação, praticada no exercício destas funções.

No seguimento do acidente do *Erika*, a Comissão decidiu analisar o regime internacional existente, estabelecido pelas convenções CLC e FIPOL, à luz destes critérios, tendo concluído que ele satisfaz em alguns destes pontos, mas não em todos.

4.2 Procedimentos de compensação

No que respeita à celeridade da compensação e à funcionalidade geral do sistema, a Comissão reconhece que o actual regime internacional de responsabilidade e compensação pelos danos resultantes da poluição por hidrocarbonetos apresenta vantagens importantes, permitindo, nomeadamente, assegurar uma rápida compensação no caso de incidentes envolvendo potencialmente partes sujeitas a diferentes jurisdições. Dada a forma como o sistema está concebido, os requerentes não têm geralmente dificuldade em identificar o responsável, nem necessitam de provar culpa ou negligência por parte do proprietário do navio para obterem compensação. As questões relacionadas com a nacionalidade do navio ou do seu proprietário e com a situação financeira deste último também não intervêm na compensação, se esta não exceder os limites estabelecidos, graças aos requisitos de seguro obrigatório e ao direito de intentar acções judiciais directamente contra o segurador. Estes factores contribuem para um tratamento mais rápido dos pedidos de compensação e para facilitar a administração geral do sistema.

Também no que diz respeito ao financiamento do Fundo foi estabelecido um mecanismo relativamente simples para a contribuição das entidades com interesses na carga. As despesas do Fundo são suportadas colectivamente pelos principais destinatários de petróleo bruto e/ou de fuelóleo pesado nos Estados participantes, numa proporção correspondente às quantidades recebidas por cada companhia destinatária. As quantidades de hidrocarbonetos recebidas são notificadas ao Fundo pelos governos dos Estados participantes e este cobra as contribuições directamente aos destinatários dos hidrocarbonetos, com base numa estimativa das despesas para o ano seguinte. Deste modo, os governos não são responsáveis por estes pagamentos, a não ser que tenham aceite voluntariamente essa responsabilidade. De um modo geral, este sistema tem funcionado satisfatoriamente e tem sido normalmente possível recolher os meios necessários num espaço de tempo razoável. Ainda subsistem, porém, problemas com alguns Estados que não notificam as quantidades de hidrocarbonetos recebidas, dificultando a tarefa do Fundo de cobrar as contribuições dos destinatários de hidrocarbonetos desses Estados.

Tendo em conta o considerável engenho que o estabelecimento do regime internacional de responsabilidade e compensação pelos prejuízos resultantes dos derrames de hidrocarbonetos envolveu, este tem-se revelado, de um modo geral, praticável. A grande maioria dos cerca de 100 casos de compensação por derrame de hidrocarbonetos tratados pelo Fundo foi satisfatoriamente resolvida, no sentido em que os procedimentos de avaliação e pagamento das compensações foram relativamente fáceis. Os requerentes optaram normalmente por tratar os seus pedidos de compensação directamente com o Fundo, fora dos tribunais, o que indica a existência de um grau considerável de aceitação da avaliação que o FIPOL faz desses pedidos.

No entanto, nem todos os casos tiveram uma resolução rápida e simples. Na maioria dos casos, se não em todos, de derrame de hidrocarbonetos susceptíveis de exceder o limite máximo de compensação, registaram-se demoras significativas no pagamento das compensações, devido à incerteza quanto ao custo final do derrame. Quando se afigura que o total dos pedidos de compensação válidos poderá exceder o montante máximo de compensação disponível, procede-se a um rateio, ou seja, os requerentes receberão apenas uma percentagem da sua compensação até que todos os pedidos potenciais decorrentes do incidente tenham sido apresentados e avaliados, processo que normalmente demora vários anos. Além disso, os grandes derrames e a insatisfação com os procedimentos de

compensação que deles resulta tendem a reforçar o papel dos tribunais nacionais na resolução dos litígios, o que frequentemente agrava a complexidade dos processos e as demoras. Consequentemente, os processos de compensação por grandes derrames de hidrocarbonetos têm sido simultaneamente complexos e lentos. São disso exemplo várias marés negras muito mediatizadas, ocorridas na Europa na década de 90, como as provocadas pelo *Aegean Sea* (Espanha, 1992), o *Braer* (Reino Unido, 1993) e o *Sea Empress* (Reino Unido, 1996), cujas vítimas ainda não sabem se e quando receberão a compensação total a que têm direito. Não há indícios de que o caso do *Erika* venha a ser diferente neste aspecto.

A Comissão considera que uma tal demora no pagamento das compensações é inaceitável. Reconhece, no entanto, a estreita correlação entre a lentidão dos processos e o risco de se atingir o limite máximo de compensação. Dadas as consequências, atrás referidas, resultantes de se atingir esse limite, a Comissão entende que as inaceitáveis demoras verificadas no pagamento das compensações decorrem principalmente da insuficiência dos limites de compensação e não de deficiências inerentes aos procedimentos de compensação propriamente ditos. Outros elementos do sistema que podem contribuir para atrasar os pagamentos, ou complicar de qualquer outro modo a compensação das vítimas, estão a ser presentemente analisados por um grupo de trabalho no âmbito do FIPOL[2]. A Comissão participa neste trabalho e espera que este venha a resultar em medidas complementares que melhorem as perspectivas de uma compensação justa e rápida das vítimas. Em conclusão, portanto, a Comissão considera que o actual regime internacional de compensação, não obstante algumas excepções importantes, satisfaz o primeiro critério, relativo à adequação dos procedimentos de compensação das vítimas de derrames de hidrocarbonetos.

4.3 Adequação dos limites

A inadequação dos limites de compensação constitui, no entender da Comissão, a insuficiência mais importante do regime internacional. Essa inadequação leva a que as vítimas de um derrame de hidrocarbonetos oneroso possam não receber plena compensação, mesmo que se estabeleça a validade dos seus pedidos, o que é questionável do ponto de vista dos princípios. Além disso, como se explicou atrás, a inadequação dos limites contribui quase inevitavelmente para a incerteza e as demoras no pagamento das compensações. Na verdade, o facto de os limites serem insuficientes tem como consequência que uma vítima de um grande derrame poderá ter uma compensação menor, e mais tardiamente paga, do que alguém que tenha sido sofrido danos semelhantes causados por um derrame de menor dimensão. A Comissão considera tal situação difícil de justificar.

De aproximadamente 100 casos de derrame de hidrocarbonetos tratados até à data pelo FIPOL, cerca de dez suscitaram sérias dúvidas quanto à suficiência dos limites e/ou à celeridade do tratamento dos pedidos de compensação. Este número pode não parecer exagerado, em especial se se tiver em conta que o Fundo não é chamado a intervir na maior parte dos casos de derrame de hidrocarbonetos por navios-tanque ocorridos em todo o mundo, que são resolvidos com o proprietário do navio no quadro da Convenção CLC se a totalidade dos pedidos de indemnização não exceder o limite da responsabilidade do proprietário. Também é verdade que a maioria dos casos problemáticos ocorreu durante o "antigo" regime, antes da entrada em vigor dos protocolos de 1992, que aumentaram para mais do dobro o montante máximo disponível para o pagamento de compensações.

---

[2] Entre as questões em discussão incluem-se a do tratamento prioritário de determinados pedidos e a revisão mais geral dos procedimentos de apresentação e tratamento dos pedidos de indemnização.

Tais estatísticas são, todavia, irrelevantes se, à semelhança da Comissão, se adoptar o ponto de vista de que todos os derrames de hidrocarbonetos devem ser pronta e adequadamente compensados. Não é aceitável que os cidadãos e outras vítimas que sofreram as consequências dramáticas de um grande derrame não sejam integralmente compensados. Os limites máximos devem, por isso, cobrir qualquer desastre previsível. A distância entre esse objectivo e a situação actual é demonstrada pelo facto de as duas grandes marés negras (*Nakhodka*, Japão, 1997, e *Erika*, França, 1999) ocorridas desde que o regime de 1992 entrou em vigor terem lançado sérias dúvidas quanto à suficiência dos novos limites, apesar das quantidades bastante limitadas de fuelóleo derramadas em ambas as ocasiões[3]. É provável que os pedidos de compensação relativos ao acidente do *Erika* excedam consideravelmente esse montante, o que significa que as suas vítimas ficarão dependentes de iniciativas do governo e da companhia petrolífera envolvida para obterem até mesmo a compensação mais básica. A Comissão acha difícil que tais limites de compensação possam ser considerados satisfatórios.

A insuficiência dos limites actuais poderá não ser surpreendente se se considerar que os mesmos foram estabelecidos no início dos anos 80 e só entraram em vigor na Europa cerca de 12 a 20 anos mais tarde, consoante as datas de ratificação pelos diversos Estados-Membros. No seguimento do acidente do *Erika*, iniciou-se já o processo conducente a um aumento dos actuais limites das convenções CLC e FIPOL, segundo um procedimento de alteração simplificado específico previsto nas convenções. O aumento máximo no quadro de tal procedimento depende de vários factores, que não facilitarão, neste momento, um aumento dos limites actuais superior a uns 50%. As primeiras decisões no sentido da aprovação deste aumento foram tomadas em Outubro de 2000 e as alterações, se forem finalmente adoptadas, não serão aplicáveis antes de 1 de Novembro de 2003.

A Comissão considera que um aumento de 50% relativamente aos limites existentes, levando a um montante total de cerca de 300 milhões de euros, que entrará em vigor daqui a três anos, é insuficiente para garantir uma protecção adequada das vítimas de um eventual grande derrame de hidrocarbonetos na Europa. Como já foi dito, entende que qualquer desastre de poluição previsível deverá estar totalmente coberto pelo sistema de compensação, não só no presente, mas também no futuro próximo. Ora, ao que parece, o aumento proposto nem sequer cobriria o total dos pedidos de compensação apresentados na sequência do acidente do *Erika*.

A suficiência dos limites tem de ser avaliada também no contexto do tipo de danos cobertos pelo regime. Se a gama de danos for alargada, os montantes terão, evidentemente, de ser aumentados em consonância. Uma vez que, como se explica mais adiante, a Comissão pensa que a compensação pelos danos ambientais deve ser alargada, um aumento significativo dos limites globais é ainda mais justificado.

Considera-se que um limite máximo global de 1 000 milhões de euros garantiria a cobertura necessária para qualquer desastre previsível. Este limite é mais consentâneo com o limite máximo do *Oil Spill Liability Trust Fund*, estabelecido pela legislação federal dos Estados Unidos, e com as práticas de seguro seguidas em matéria de cobertura da responsabilidade civil dos proprietários de navios em caso de poluição por hidrocarbonetos, que podem entrar em jogo caso a limitação prevista na CLC não seja aplicável.

---

[3] O incidente do *Nakhodka* resultou no derrame de cerca de 6 200 toneladas de fuelóleo médio, ao passo que o derrame do *Erika* é estimado em cerca de 19 000 toneladas de fuelóleo pesado.

Em conclusão, os actuais limites máximos das convenções CLC e FIPOL estão muito longe de ser adequados. A fim de assegurar uma compensação decente para os cidadãos europeus afectados por um derrame de hidrocarbonetos e uma maior correspondência com a compensação proporcionada pelo *Oil Spill Liability Trust Fund* dos EUA, o montante máximo deve ser fixado em 1000 milhões de euros. O argumento de que tais acidentes só acontecem raramente não pode, no entender da Comissão, justificar que se fixem os limites abaixo dos custos de incidentes de poluição por hidrocarbonetos perfeitamente concebíveis, comprometendo assim seriamente uma compensação adequada das vítimas.

4.4 Responsabilidade

4.4.1 Generalidades

Para que um regime de responsabilidade e compensação possa ser considerado adequado, é não só necessário que assegure uma compensação adequada, como deve também estabelecer um justo equilíbrio entre as obrigações das partes envolvidas e a sua sujeição à responsabilidade civil. Além disso, um regime de responsabilidade deve, sempre que possível, contribuir para dissuadir as partes interessadas de assumirem deliberadamente riscos que poderão ser devastadores para a vida humana e para o ambiente.

A Comissão considera que o regime internacional de responsabilidade e compensação pelos danos resultantes da poluição por hidrocarbonetos contém várias insuficiências nesta matéria. Tal como está concebido, o regime de responsabilidade cria poucos incentivos para que as partes envolvidas garantam que só são transportados hidrocarbonetos em navios de qualidade irrepreensível. O facto de continuarem a ser utilizados navios em péssimo estado para o transporte de hidrocarbonetos, na Europa e noutras partes do mundo, prova que nem os transportadores nem as entidades com interesses na carga têm desincentivos suficientes para abandonarem a prática intolerável de fornecerem e utilizarem navios de má qualidade para o transporte de hidrocarbonetos.

Concretamente, estas insuficiências incluem os seguintes aspectos, todos eles contrários à evolução mais recente no domínio da responsabilidade ambiental registada a nível internacional e comunitário:

4.4.2 O limiar para a perda do direito à limitação da responsabilidade

O direito dos proprietários de navios a limitarem a sua responsabilidade é praticamente absoluto. Como já foi dito, o proprietário de um navio não perde esse direito a não ser que fique provado que os danos foram resultantes de acto ou omissão seu, cometido com a intenção de causar um prejuízo ou de forma imprudente e com conhecimento de que tal prejuízo poderia provavelmente ocorrer. A simples negligência, ou mesmo a negligência grosseira, do proprietário não satisfaz estes critérios e é evidente que, na maioria das circunstâncias, seria muito difícil transpor este limiar. Embora seja verdade que a frase citada tem os seus equivalentes noutras convenções sobre responsabilidade marítima, a Comissão não vê qualquer justificação para se reproduzir, no regime de responsabilidade pela poluição por hidrocarbonetos, um limiar para a perda do direito de limitação de responsabilidade tão intransponível. Considera, com efeito, que dados os riscos extraordinários envolvidos no transporte marítimo de hidrocarbonetos, a responsabilidade do proprietário do navio deve poder ser ilimitada.

Os problemas suscitados pelos direitos quase absolutos são ainda agravados pelos métodos utilizados para determinar a responsabilidade do proprietário. Esta última é determinada apenas com base na dimensão do navio, ignorando factores como a natureza da carga transportada e a quantidade de hidrocarbonetos derramada. O proprietário do *Erika*, por exemplo, poderia contar, deste modo, com o direito de limitar a sua responsabilidade a cerca de 13 milhões de euros, com um risco muito limitado de perder este direito devido a qualquer conduta da sua parte antes ou durante o incidente.

Muitos regimes de responsabilidade ambiental desenvolvidos na década de 90 tendiam a abolir as limitações da responsabilidade. Isto é igualmente verdade para o actual regime comunitário de responsabilidade ambiental, descrito no Livro Branco sobre Responsabilidade Ambiental da Comissão (COM(2000) 66 final). Normalmente, porém, essas regras de responsabilidade ilimitada não estão associadas a requisitos obrigatórios em matéria de seguro. Este facto pode não constituir problema no que se refere às fontes de poluição terrestres, pois a identificação do responsável e da jurisdição a que está sujeito não criará normalmente dificuldades. No caso da poluição marinha a situação é diferente, pois o poluidor pode ser de qualquer nacionalidade e difícil de identificar sob outros aspectos. Os seguros obrigatórios e o direito de intentar acções directamente contra o segurador são, por isso, muito úteis para assegurar a protecção das vítimas. Contudo, uma responsabilidade potencialmente ilimitada não significa necessariamente que a responsabilidade tenha de estar integralmente coberta pelo seguro. É perfeitamente possível conceber um sistema em que o seguro obrigatório se restrinja aos limites da responsabilidade objectiva, enquanto a responsabilidade ilimitada, baseada na culpa, é assumida pelo próprio proprietário. Um elemento favorável a esta opção é o recém-adoptado Protocolo sobre responsabilidade à Convenção de Basileia relativa ao controlo dos movimentos transfronteiriços de resíduos perigosos e sua eliminação[4]. É de notar, também, que mesmo no âmbito do próprio regime de compensação pelos danos resultantes de derrames de hidrocarbonetos, se aplicou até 1996, no quadro da Convenção CLC de 1969, um limiar significativamente mais baixo para a perda do direito de limitação da responsabilidade, o de "culpa ou negligência" do proprietário. Tanto quanto se sabe, esta formulação não causou complicações de maior no regime internacional de responsabilidade pela poluição por hidrocarbonetos durante os 25 anos da sua vigência.

A Comissão considera, portanto, que o actual limiar para a perda do direito de limitação da responsabilidade deve ser diminuído de modo a ficar harmonizado com outros regimes comparáveis. Pelo menos a prova de negligência grosseira do proprietário do navio deveria dar lugar a responsabilidade ilimitada. Tal medida relacionaria a sujeição à responsabilidade mais estreitamente com a conduta do proprietário do navio, produzindo, assim, efeitos simultaneamente preventivos e punitivos.

4.4.3 Protecção de outras partes para além do proprietário do navio

A responsabilidade pelos danos resultantes da poluição por hidrocarbonetos é canalizada apenas para o proprietário do navio. Este sistema tem algumas vantagens em termos de

[4] O Protocolo de Basileia, de 1999, relativo à responsabilidade e à compensação pelos danos resultantes de movimentos transfronteiriços e da eliminação de resíduos perigosos prevê uma responsabilidade objectiva até determinados limites mínimos, que serão cobertos pelo seguro. O artigo 5º do Protocolo determina que, sem prejuízo da responsabilidade objectiva, qualquer pessoa será responsável pelos danos resultantes de não ter cumprido as disposições de aplicação da convenção, ou para os quais esse incumprimento tenha contribuído, ou dos seus actos ou omissões dolosos, imprudentes ou negligentes. O nº 2 do artigo 12º prevê que não haverá limites financeiros para a responsabilidade prevista no artigo 5º.

clareza a respeito da parte responsável, facilitando a identificação da pessoa a quem devem ser apresentados os pedidos de indemnização. Permite também evitar os seguros múltiplos, contribuindo assim para níveis teoricamente mais elevados da responsabilidade a segurar. No entanto, o tipo de canalização prevista na CLC vai mais longe, visto proibir expressamente pedidos de indemnização contra vários outros intervenientes (incluindo, nomeadamente, operadores, gestores e afretadores) que, na verdade, podem exercer tanto controlo sobre o transporte como o proprietário do navio. Estas pessoas estão protegidas de quaisquer pedidos de indemnização, a menos que os danos tenham resultado de acto ou omissão seus, cometidos com a intenção de causar um prejuízo ou de forma imprudente e com conhecimento de que tal prejuízo poderia provavelmente ocorrer (ou seja, o mesmo critério aplicável à perda, pelo proprietário, do direito de limitar a sua responsabilidade). Uma tal protecção de vários intervenientes fundamentais significa que essas pessoas podem agir contando com uma protecção quase total contra os pedidos de indemnização decorrentes de um incidente de poluição por hidrocarbonetos.

A Comissão entende que uma tal protecção de intervenientes fundamentais é contraproducente para os seus esforços de incutir o sentido das responsabilidades em todos os operadores do sector marítimo. Por conseguinte, defende que a proibição de pedidos de indemnização contra alguns dos intervenientes no transporte marítimo de hidrocarbonetos deve ser eliminada da Convenção CLC e que, se a protecção de determinados intervenientes for considerada necessária para o funcionamento do sistema, o limiar deverá ser reduzido pelo menos para o nível preconizado para o proprietário do navio. Quanto aos aspectos práticos de uma tal medida, é de referir que, também aqui, o regime aplicado até 1996, ano em que os protocolos de 1992 entraram em vigor, previa uma canalização da responsabilidade muito menos rigorosa, excluindo apenas os funcionários ou agentes do proprietário do navio, e mesmo estes apenas na medida em que os danos não resultassem de culpa ou negligência sua.

4.4.4 Danos ambientais

O tipo de danos cobertos pelo actual regime CLC/FIPOL está principalmente centrado nos danos e perdas materiais e nas perdas económicas. No que se refere aos danos ambientais, cobre as medidas preventivas, que incluem os custos de limpeza, e as medidas razoáveis de recuperação tomadas ou a tomar. As perdas ambientais, em si mesmas, não estão, assim, sujeitas a compensação, sendo a principal razão para isso a dificuldade em avaliar e quantificar este tipo de danos.

A Comissão reconhece que a cobertura dos danos ambientais *per se* levanta certos problemas e considera que a avaliação desses danos deve ser quantificável, verificável e previsível, a fim de evitar interpretações divergentes pelas várias partes no regime. Contudo, é igualmente importante garantir a coerência com a compensação dos danos ambientais resultantes de outras fontes de poluição. Do ponto de vista comunitário, não é justificável que a compensação dos danos ambientais varie grandemente, consoante o poluidor tenha sido um petroleiro, qualquer outro navio ou uma fábrica em terra[5]. No âmbito da próxima proposta de directiva relativa à responsabilidade ambiental, a Comissão está presentemente a realizar um estudo sobre a avaliação dos danos ambientais, que poderá dar um contributo valioso para a avaliação dos danos prevista nessa directiva. Sem prejuízo de eventuais propostas futuras a

[5] No seu Livro Branco sobre Responsabilidade Ambiental, a Comissão manifestou a sua intenção de assegurar, num instrumento futuro, a cobertura dos "danos causados à biodiversidade". Este tipo de danos referir-se-ia a danos significativos causados a recursos naturais protegidos pela Comunidade nas zonas da rede Natura 2000. Neste contexto, considera-se necessário um sistema de avaliação económica dos recursos naturais (ponto 4.5.1 da COM (2000) 66 final).

apresentar no quadro de um regime de responsabilidade ambiental comunitário, a Comissão considera que a actual cobertura dos custos de recuperação deveria ser alargada de modo a incluir, pelo menos, os custos da avaliação dos danos ambientais causados pelo incidente, bem como os custos da introdução no ambiente de componentes equivalentes aos danificados, em alternativa, caso a recuperação do meio poluído não seja considerada viável[6]. A posição da Comissão será reexaminada à luz da próxima proposta sobre um regime de responsabilidade ambiental à escala comunitária.

4.5 Conclusão

A avaliação atrás apresentada leva a Comissão a concluir que o regime internacional de responsabilidade e compensação satisfaz o primeiro critério, mas revela importantes insuficiências em relação aos outros dois. A importância das insuficiências é ainda realçada pelo facto de o regime internacional proibir expressamente a apresentação de quaisquer pedidos de indemnização adicionais fora do regime da convenção. Isto significa que a Comunidade teria muita dificuldade em impor responsabilidades individuais adicionais aos proprietários de navios ou a qualquer das partes protegidas sem entrar em conflito com as convenções internacionais. Caso essas responsabilidades individuais fossem introduzidas a nível comunitário, os Estados-Membros teriam de denunciar as convenções antes de poderem aplicar tais regras comunitárias.

A Comissão reconhece que um regime internacional de responsabilidade e compensação oferece vantagens importantes, tanto em termos de uniformidade e simplicidade como em termos de partilha dos custos dos derrames de hidrocarbonetos, independentemente de onde ocorram entre os destinatários destes em todo o mundo. Conclui, por conseguinte, que a adopção de medidas que exigiriam a denúncia do regime internacional pelos Estados-Membros seria contraproducente nesta fase. Conforme salientou no seu relatório ao Conselho Europeu de Biarritz (COM(2000) 603 final), a Comissão considera que é necessário diligenciar no sentido da alteração das convenções segundo as linhas atrás traçadas e, como prioridade imediata a nível comunitário, resolver o problema da insuficiência dos limites existentes.

5. Medidas propostas

São necessárias várias medidas para melhorar o actual regime de responsabilidade e compensação. Algumas delas exigem medidas comunitárias, enquanto outras podem ser resolvidas no âmbito do quadro internacional.

5.1 Criação de um fundo de compensação suplementar na Europa

O aumento dos limites de compensação do regime existente é a preocupação mais premente, visto ser a que se prende mais directamente com a compensação adequada das vítimas dos derrames de hidrocarbonetos. A fim de corrigir este problema, a Comissão propõe que se complemente o regime internacional em dois níveis através da criação de um fundo suplementar europeu, de "terceiro nível", que satisfaria os

---

[6] Na mesma linha, o nº 8 do artigo 2º da Convenção de 1993 do Conselho da Europa sobre a responsabilidade civil por danos resultantes de actividades perigosas para o meio ambiente define "medidas de recuperação" da seguinte forma: todas as medidas razoáveis que visem reabilitar ou restaurar os componentes do meio ambiente danificados ou destruídos ou a nele introduzir, se razoável, componentes equivalentes. O direito interno pode indicar quem estará habilitado a tomar tais medidas.

pedidos de compensação que, embora válidos a título do regime internacional, excedessem o limite do FIPOL.

O Fundo de compensação de danos causados pela poluição por hidrocarbonetos em águas europeias (Fundo COPE) irá, assim, completar os meios financeiros do FIPOL nos casos em que os pedidos de indemnização válidos a título deste último regime não possam ser totalmente satisfeitos por insuficiência de recursos. A compensação pelo Fundo COPE basear-se-ia, assim, nos mesmos princípios e regras que o actual sistema FIPOL, mas estaria sujeita a um limite máximo considerado suficiente para qualquer desastre previsível, ou seja, 1 000 milhões de euros.

O Fundo COPE será financiado pelos destinatários europeus de hidrocarbonetos, de acordo com procedimentos semelhantes aos das contribuições para o FIPOL. Assim, os meios financeiros combinados resultantes das contribuições dos destinatários europeus estarão disponíveis para cobrir os danos por poluição em qualquer Estado-Membro. O Fundo COPE visa proporcionar aos cidadãos europeus a garantia de que serão adequadamente compensados, até que os limites do regime internacional sejam fixados a um nível suficientemente elevado. Para além de quintuplicarem o montante de compensação disponível, as verbas do fundo COPE poderão ser utilizados igualmente para acelerar a compensação integral das vítimas de um derrame de hidrocarbonetos na Europa. Com a ajuda destes meios, os pedidos de compensação poderão ser plenamente satisfeitos, uma vez estabelecida a sua elegibilidade, sem necessidade de esperar pelo resultado do moroso processo de determinação dos custos finais do acidente e pela resolução do problema do rateio, descrito no ponto 4.2, que se coloca no regime internacional. Deste modo, as vítimas poderão receber mais cedo a compensação total a que têm direito, sendo o acerto financeiro final no termo do processo, quando forem conhecidos os custos totais, efectuado bilateralmente entre o FIPOL e o COPE. Dada a sua natureza, o Fundo COPE só será activado quando ocorrer nas águas da União Europeia um derrame que exceda, ou possa exceder, os limites máximos internacionais.

5.2 Resolução das outras insuficiências do regime internacional através da OMI

A fim de obter uma ligação mais estreita entre a sujeição à responsabilidade e a conduta das diversas partes envolvidas, a Comissão considera que, paralelamente, se deve empreender uma reforma profunda do regime existente.

No entender da Comissão, a correcção das insuficiências descritas na secção 4 pode ser abordada ao nível internacional e, na verdade, já foram dados os primeiros passos nesse sentido. A Comissão considera que este trabalho deverá resultar, em última análise, na alteração dos instrumentos jurídicos existentes, com a adopção de montantes significativamente mais elevados como limite, e em progressos no tocante às insuficiências apontadas no ponto 4.4, salvaguardando simultaneamente a "convivialidade" do sistema para os requerentes de compensação.

A Comissão solicita, assim, ao Conselho que avance com esta questão o mais depressa possível, tendo em vista uma revisão aprofundada do regime internacional de responsabilidade e compensação. Mais especificamente, a Comunidade apresentará um pedido à Organização Marítima Internacional ou ao FIPOL, consoante for adequado, tendo em vista a alteração da Convenção CLC nas seguintes linhas:

– A responsabilidade do proprietário do navio deve ser ilimitada, caso se prove que os danos causados pela poluição resultaram de negligência grosseira da sua parte;

– A proibição de apresentação de pedidos de indemnização, por danos causados por poluição contra o afretador, o gestor e o operador do navio deve ser eliminada do nº 4, alínea c) do artigo III da Convenção;

– A compensação pelos danos causados ao ambiente deve ser revista e alargada à luz dos regimes de compensação comparáveis estabelecidos no âmbito da legislação comunitária.

Para além das medidas destinadas a melhorar o actual regime internacional de responsabilidade pela poluição por hidrocarbonetos, são necessários progressos no tocante ao regime de responsabilidade e compensação aplicável às substâncias perigosas e nocivas. Em 1996, foi adoptada uma Convenção internacional neste domínio, que não foi todavia ratificada por nenhum Estado-Membro e não entrou em vigor[7]. O naufrágio do navio-tanque de transporte de produtos químicos *Ievoli Sun* ao largo das ilhas Anglo-Normandas, em 31 de Outubro de 2000, foi o último incidente a pôr em destaque a extremamente insatisfatória situação regulamentar existente no que respeita à responsabilidade e à compensação pelos danos resultantes da poluição por substâncias perigosas distintas dos hidrocarbonetos. Esta questão deverá ser considerada uma prioridade tanto a nível internacional como a nível comunitário.

Caso se gorem os esforços tendentes a introduzir as necessárias melhorias nas regras internacionais de responsabilidade e compensação, a Comissão apresentará uma proposta de adopção de legislação comunitária que introduza um regime comunitário de responsabilidade e compensação pela poluição marinha.

5.3 Assegurar, através da legislação dos Estados-Membros, a sanção da negligência grosseira

A Comissão reconhece que as regras de responsabilidade, em si mesmas, têm efeitos limitados sobre a responsabilidade individual das partes envolvidas em incidentes de poluição por hidrocarbonetos. Isto é particularmente verdade quando a responsabilidade pode ser segurada, o que é normalmente o caso.

Para complementar as medidas em matéria de responsabilidade e compensação atrás descritas, a Comissão propõe, por conseguinte, tal como anunciara no nº 5.b.iv) da sua Comunicação sobre a segurança do transporte marítimo de hidrocarbonetos (COM(2000) 142 final), que se inclua no presente regulamento um artigo sobre as sanções pecuniárias a aplicar em caso de comprovada negligência grosseira por parte de qualquer pessoa envolvida no transporte marítimo de hidrocarbonetos. Esta medida é de natureza penal e, por isso, não está relacionada com a compensação dos danos. Destina-se, antes, a assegurar a aplicação a nível comunitário de sanções dissuasivas em tais casos.

JUSTIFICAÇÃO PARA A ADOPÇÃO DE UM REGULAMENTO

---

[7] Assinaram a Convenção internacional de 1996 sobre a responsabilidade e a compensação pelos danos resultantes do transporte de substâncias perigosas e nocivas por mar, os seguintes Estados: Canadá, Dinamarca, Alemanha, Países Baixos, Noruega, Suécia e Reino Unido. A Convenção foi ratificada apenas pela Federação Russa.

O Tratado prevê o estabelecimento de uma política comum dos transportes e, entre as medidas previstas para aplicar tal política, incluem-se medidas destinadas a reforçar a segurança e a protecção do ambiente no transporte marítimo. A compensação adequada das vítimas de derrames de hidrocarbonetos no mar e a introdução de sanções por negligência grosseira no transporte marítimo de hidrocarbonetos fazem parte integrante de tais medidas.

Embora existam convenções internacionais que regulam a responsabilidade e a compensação pelos danos resultantes dos derrames de hidrocarbonetos, nas quais todos os Estados-Membros interessados são partes contratantes, ou sê-lo-ão num futuro próximo, alguns acidentes recentes, muito em especial o naufrágio do *Erika*, em 1999, puseram em evidência a insuficiência destes mecanismos para assegurar uma compensação adequada das vítimas.

O regulamento prevê a constituição de um fundo de compensação de danos causados pela poluição por hidrocarbonetos em águas europeias (Fundo COPE). Só estarão directamente envolvidos os Estados-Membros que possuem orla costeira e portos marítimos. A Áustria e o Luxemburgo só serão indirecta e remotamente visados por esta parte da proposta.

Visto já existir um regime internacional de compensação pelos danos resultantes de derrames de hidrocarbonetos, e este funcionar relativamente bem, a solução mais eficiente para elevar os limites de compensação é tomar como base e complementar o regime internacional, evitando assim, a duplicação de tarefas e uma burocracia excessiva. O Fundo COPE baseia-se, assim, em grande medida, nos procedimentos aplicados e na avaliação efectuada no âmbito do regime internacional. Isto implica a necessidade de um certo intercâmbio de informações entre o fundo europeu proposto e o FIPOL, caso a caso ou de forma mais permanente, para que o sistema funcione com eficácia.

Um derrame de hidrocarbonetos pode causar danos muito grandes. Nos acidentes em que os limites de compensação internacionais sejam excedidos, as vítimas não serão totalmente compensadas pelo regime internacional actualmente existente. Uma acção comunitária neste domínio aumentará grandemente as possibilidades de compensar integralmente as vítimas de um derrame de hidrocarbonetos nas águas europeias, estabelecendo um fundo para o qual contribuam os destinatários de hidrocarbonetos de todos os Estados-Membros em causa. O montante da compensação máxima disponível será aumentado dos actuais 200 milhões de euros para 1 000 milhões de euros. Além disso, os custos dos derrames de hidrocarbonetos nas águas da União Europeia serão divididos por todos os seus Estados costeiros.

O valor acrescentado concreto da medida proposta corresponde, assim, a multiplicar por cinco o montante de compensação actualmente disponível, uma garantia muito mais forte de que haverá, na verdade, uma compensação adequada e uma partilha do risco de derrames de hidrocarbonetos entre todos os Estados-Membros costeiros. Outro benefício é a possibilidade de utilizar os fundos adicionais para acelerar a compensação das vítimas de derrames na Europa no âmbito do FIPOL, fazendo pagamentos adiantados assim que os pedidos de compensação tenham sido avaliados e aprovados por este fundo.

A constituição de um fundo de compensação pelos derrames de hidrocarbonetos exige uma medida regulamentar. As partes que deverão contribuir para o fundo, ou seja, os destinatários europeus de hidrocarbonetos, não irão contribuir com quantias potencialmente muito elevadas a menos que sejam legalmente obrigadas a fazê-lo. Acresce que os requisitos relativos à contribuição para o fundo e ao pagamento de compensações por este último apenas serão aplicáveis de uma forma unificada e harmonizada se forem idênticos para todos os Estados-Membros e entidades envolvidas. A existência de regras harmonizadas é, pois,

essencial para assegurar um cumprimento uniforme das obrigações. Daí a necessidade de assegurar, por meio de um regulamento, a aplicação uniforme destas disposições.

TEOR DO REGULAMENTO

O regulamento proposto complementa o actual regime internacional, em dois níveis, de responsabilidade e compensação pelos danos resultantes da poluição por hidrocarbonetos causada por navios-tanque, instituído pelas convenções CLC e FIPOL, mediante a constituição de um fundo suplementar europeu, o Fundo COPE, para compensar as vítimas de derrames de hidrocarbonetos em águas europeias. O Fundo COPE apenas compensará as vítimas cujos pedidos de compensação tenham sido considerados justificados, mas que não tenham conseguido obter uma compensação integral ao abrigo do regime internacional em virtude de os limites de compensação serem insuficientes.

A compensação pelo Fundo COPE seria, pois, baseada nos mesmos princípios e regras que o presente sistema de compensação do fundo internacional, mas estaria sujeita a um limite máximo considerado suficiente para qualquer desastre previsível, ou seja, 1 000 milhões de euros.

O Fundo COPE será financiado pelos destinatários de hidrocarbonetos europeus. Qualquer pessoa que, num Estado-Membro, receba mais de 150 000 toneladas de petróleo bruto e/ou fuelóleo pesado por ano terá de pagar uma contribuição ao Fundo COPE, numa proporção correspondente à quantidade de hidrocarbonetos recebidos. Desta forma, será a indústria petrolífera, e indirectamente talvez os consumidores de produtos petrolíferos, e não o contribuinte, a suportar os custos dos onerosos derrames de hidrocarbonetos na Europa.

O Fundo COPE só será activado quando ocorrer nas águas da União Europeia um acidente que exceda, ou possa exceder, o limite máximo estipulado pelo FIPOL. Se não se verificar um tal acidente, o Fundo COPE não exigirá qualquer contribuição.

A Comissão representará o Fundo COPE. Qualquer decisão importante relacionada com o funcionamento deste Fundo será tomada pela Comissão, assistida pelo Comité do Fundo COPE, que será um comité de gestão na acepção do artigo 4º da Decisão 1999/468/CE do Conselho.

O regulamento proposto inclui, ainda, um artigo que introduz sanções pecuniárias a aplicar em caso de negligência grosseira por parte de qualquer pessoa envolvida no transporte marítimo de hidrocarbonetos.

CONSIDERAÇÕES ESPECIAIS

Artigo 1º

O objectivo do regulamento é assegurar uma compensação adequada pelos danos resultantes da poluição das águas da União Europeia devido a incidentes com petroleiros. A parte principal do regulamento trata, consequentemente, daquele que a Comissão considera ser o problema mais imediato do actual regime internacional de responsabilidade e compensação pela poluição por hidrocarbonetos, ou seja, a insuficiência dos limites de compensação. Outras deficiências do sistema serão, pelo menos inicialmente, abordadas por outros meios no quadro internacional. Um outro objectivo do regulamento é a instituição de sanções pecuniárias por actos ou omissões dolosos ou devidos a negligência grosseira conducentes a incidentes de poluição por hidrocarbonetos (artigo 10º).

Artigo 2º

Este artigo define o âmbito geográfico de aplicação do regulamento. Este abrange os danos por poluição ocorridos numa área até 200 milhas marítimas da costa. O âmbito de aplicação corresponde ao do regime internacional, facto essencial dada a ligação muito estreita entre o regulamento e esse regime.

Artigo 3º

O artigo 3º contém as definições dos conceitos fundamentais do regulamento, os quais reproduzem, na sua essência, as definições mais relevantes da Convenção internacional sobre a responsabilidade civil pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos (CLC), de 1969, e da Convenção internacional para a constituição de um fundo internacional para a compensação pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos, de 1971, alterada pelo Protocolo de 1992.

Algumas destas definições poderão parecer desnecessárias, uma vez que a estreita ligação entre a medida proposta e o sistema de compensação internacional é estabelecida noutro artigo do regulamento. Por razões de clareza jurídica, todavia, as definições internacionais relativas às responsabilidades das principais partes envolvidas foram reproduzidas no artigo 3º.

Artigo 4º

O artigo 4º institui o Fundo COPE e especifica as suas principais funções.

Artigo 5º

Este artigo define as circunstâncias em que o Fundo COPE pagará compensações, sendo, assim, um dos principais artigos do regulamento.

Nos nºs 1 e 2, é estabelecida a estreita ligação do Fundo COPE ao Fundo internacional para a compensação pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos (FIPOL). No essencial, esta ligação significa que o Fundo COPE só intervirá quando as vítimas de um derrame causado por um navio-tanque em águas europeias virem os seus pedidos de compensação aprovados pelo FIPOL mas não puderem receber toda a compensação a que têm direito por a

totalidade dos pedidos válidos exceder o montante de compensação disponível no quadro da Convenção FIPOL.

O nº 3 assegura que qualquer decisão de pagamento de compensações através do Fundo COPE será aprovada pela Comissão, assistida pelo Comité do Fundo COPE. Se a Comissão não puder aprovar os pedidos, não será paga qualquer compensação.

Normalmente, porém, está previsto que os requerentes que preencham os critérios dos nºs 1 e 2 serão compensados pelo Fundo COPE. A principal excepção é estabelecida pelo nº 4, que permite à Comissão uma certa margem de manobra quanto ao grau em que as pessoas mais directamente envolvidas no acidente serão compensadas pelas despesas que suportaram. Trata-se de um mecanismo que visa assegurar o estabelecimento de uma ligação entre a conduta efectiva dos envolvidos e o seu direito a indemnização. Por outro lado, considera-se importante preservar a possibilidade de atender os pedidos de indemnização apresentados pelas pessoas mais envolvidas no incidente. Caso contrário, os proprietários de navios, os proprietários de carga e outras partes cruciais, que normalmente estão bem posicionadas para agir imediatamente após um incidente, seriam desincentivadas de contribuir para a limitação dos danos.

O nº 5 fixa o limite máximo de compensação do Fundo COPE em 1 000 milhões de euros, incluindo a parte paga no âmbito das convenções CLC e FIPOL. Este montante é considerado suficiente para cobrir integralmente qualquer acidente previsível com um petroleiro e corresponde ao actual nível máximo de compensação proporcionado pelo *Oil Spill Liability Trust Fund* dos EUA.

O nº 6 prevê que, no caso – altamente improvável – de este montante máximo de 1 000 milhões de euros ser excedido, a compensação será reduzida de forma proporcional. Na prática, isto significa que cada requerente receberia apenas uma determinada percentagem da compensação a que teria direito. A percentagem seria idêntica para todos os requerentes.

Artigo 6º

O artigo 6º aborda a questão das receitas do Fundo COPE. Só serão cobradas contribuições para este fundo se ocorrer nas águas comunitárias um incidente de tal gravidade que exceda ou seja passível de exceder os limites máximos de compensação do FIPOL.

Confirmando as actuais práticas de contribuição para o FIPOL, que provaram ser exequíveis, o regulamento estabelece uma simetria entre as pessoas obrigadas a contribuir para o FIPOL e as obrigadas a contribuir para o Fundo COPE. O sistema de contribuição baseia-se na quantidade de hidrocarbonetos recebidos por cada destinatário, sendo portanto a contribuição para o Fundo COPE proporcional às quantidades recebidas. As contribuições são pagas directamente pelos destinatários do petróleo à Comissão.

O prazo para a cobrança das contribuições é relativamente curto, o que se justifica tendo em conta a importância de se dispor dos fundos necessários o mais rapidamente possível após o acidente e a avaliação dos pedidos de indemnização a ele relativos pelo FIPOL.

A fim de garantir que o Fundo COPE não procede a cobranças ilegítimas, o nº 9 determina que quaisquer excedentes potenciais de contribuições cobradas para um determinado incidente que não tenham sido utilizados na compensação de danos por ele causados, ou para qualquer fim com ele imediatamente relacionado, serão devolvidos aos contribuintes.

O nº 10 estabelece que os Estados-Membros que não cumprirem as suas obrigações em relação ao Fundo COPE serão obrigados a compensar o Fundo pelas perdas causadas por esse incumprimento.

Artigo 7º

O direito de sub-rogação pelo Fundo COPE é estabelecido no artigo 7º. Esta disposição prevê a possibilidade de o Fundo recuperar pelos menos uma parte das suas despesas através de acções judiciais contra partes envolvidas no incidente, desde que tais acções não sejam proibidas pelas convenções internacionais.

Artigo 8º

O artigo 8º determina que a representação do Fundo COPE será assumida pela Comissão. Para esse efeito, impõe a esta última, várias tarefas específicas necessárias para o funcionamento do Fundo.

Artigo 9º

O Comité do Fundo COPE assistirá a Comissão na operação do Fundo, no sentido em que as principais decisões relativas a essa operação serão tomadas pela Comissão segundo os procedimentos de comitologia estabelecidos. O Comité do Fundo COPE é um comité de gestão na acepção do artigo 4º da Decisão 1999/468/CE[8] do Conselho. O artigo fixa em um mês o prazo para que o Conselho delibere, devido à necessidade de que o Comité do Fundo COPE tome decisões urgentes.

Artigo 10º

O artigo 10º prevê sanções pecuniárias em caso de negligência grosseira comprovada por parte de qualquer pessoa envolvida no transporte marítimo de hidrocarbonetos. Esta medida é de natureza penal e, por isso, não está relacionada com a compensação por danos. Ao cobrir qualquer incidente envolvendo poluição marinha por hidrocarbonetos, este artigo, ao contrário do resto do regulamento, abrange a poluição causada por qualquer navio, independentemente de se tratar ou não de um petroleiro. A natureza exacta das sanções a aplicar para este efeito (penais, administrativas, "indemnizações exemplares", etc.) não é especificada, a fim de que os Estados-Membros possam decidir do tipo de sanções que melhor se coadunam com a ordem jurídica interna.

Artigo 11º

Sem comentários.

---

[8] Decisão do Conselho de 28 de Junho de 1999 que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão, JO L 184 , 17.7.1999, p. 23.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à constituição de um fundo de compensação de danos causados pela poluição por hidrocarbonetos em águas europeias e medidas complementares

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o nº 2 do seu artigo 80º e o nº 1 do seu artigo 175º,

Tendo em conta a proposta da Comissão[1],

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social [2],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[3],

Deliberando nos termos do artigo 251º do Tratado[4],

Considerando o seguinte:

(1) É necessário assegurar uma compensação adequada para as pessoas que sofram danos causados pela poluição resultante da fuga ou descarga de hidrocarbonetos de navios-tanque em águas europeias.

(2) O regime internacional de responsabilidade e compensação pelos danos resultantes da poluição por hidrocarbonetos causada por navios, estabelecido pela Convenção internacional sobre a responsabilidade civil pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos (CLC), de 1969, e pela Convenção internacional para a constituição de um fundo internacional para a compensação pelos prejuízos devidos à poluição por hidrocarbonetos, de 1971, alterada pelo Protocolo de 1992, proporciona algumas garantias importantes neste aspecto.

(3) A compensação máxima permitida pelo regime internacional é julgada insuficiente para cobrir integralmente os custos de incidentes previsíveis com petroleiros na Europa.

(4) Uma primeira medida para melhorar a protecção das vítimas em caso de derrame de hidrocarbonetos na Europa consiste em aumentar substancialmente o montante máximo de compensação disponível para tais derrames. Esse aumento pode ser obtido complementando o regime internacional com a constituição de um fundo europeu que compense os requerentes que não tenham conseguido obter plena compensação ao

---

1 JO C […], […], p. […].
2 JO C […], […], p. […].
3 JO C […], […], p. […].
4 JO C […], […], p. […].

abrigo do regime internacional por o total dos pedidos de compensação válidos exceder o montante de compensação disponível no âmbito da Convenção FIPOL.

(5) Um fundo europeu de compensação pela poluição por hidrocarbonetos deve basear-se nas mesmas regras, princípios e procedimentos em que se baseia o FIPOL, a fim de evitar incertezas para as vítimas que procuram compensação, bem como a ineficácia ou a duplicação de tarefas já realizadas no âmbito do FIPOL.

(6) Tendo em conta o princípio do poluidor-pagador, os custos dos derrames de hidrocarbonetos deverão ser suportados pelos sectores de actividade envolvidos no transporte marítimo de hidrocarbonetos.

(7) A adopção de medidas comunitárias harmonizadas destinadas a proporcionar uma compensação adicional pelos derrames de hidrocarbonetos em águas europeias permitirá a repartição dos custos desses derrames entre todos os Estados-Membros costeiros.

(8) Um fundo de compensação comunitário (Fundo COPE), baseado no regime internacional existente, é a forma mais eficiente de atingir estes objectivos.

(9) O Fundo COPE deverá ter a possibilidade de recuperar os montantes despendidos junto das partes envolvidas nos incidentes de poluição por hidrocarbonetos, na medida em que o direito internacional o permita.

(10) Sendo as medidas necessárias para a aplicação do presente regulamento medidas de gestão na acepção do artigo 2º 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[5], as mesmas deverão ser adoptadas pelo procedimento de gestão previsto no artigo 4º da referida decisão.

(11) Dado que a compensação adequada das vítimas de derrames de hidrocarbonetos não proporciona necessariamente desincentivos suficientes para que os diversos operadores do sector do transporte marítimo de hidrocarbonetos actuem de forma diligente, é necessária uma disposição distinta que preveja a imposição de sanções pecuniárias a qualquer pessoa que tenha contribuído para um incidente por actos ou omissões dolosos ou devidos a negligência grosseira.

(12) Tendo em conta o princípio da subsidiariedade, um regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho constitui o instrumento jurídico mais adequado, visto ser obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros, o que minimiza o risco de uma aplicação divergente deste instrumento nos Estados-Membros.

(13) Convém proceder a uma revisão do actual regime internacional de responsabilidade e compensação pela poluição por hidrocarbonetos, em paralelo com as medidas previstas no presente regulamento, a fim de estabelecer uma ligação mais estreita entre as obrigações e o comportamento das pessoas envolvidas no transporte marítimo de hidrocarbonetos e a sujeição das mesmas à responsabilidade. Em especial, a responsabilidade do proprietário do navio deverá ser ilimitada caso se prove que os danos por poluição resultaram de negligência grosseira da sua parte; o regime de

---

5 JO L 184, 17.7.1999, p. 23.

responsabilidade não deve proteger expressamente outros intervenientes fundamentais no transporte marítimo de hidrocarbonetos; a compensação pelos danos causados ao ambiente propriamente dito deverá ser revista e alargada à luz dos regimes de compensação comparáveis estabelecidos pela legislação comunitária.

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1º
Objectivo

O objectivo do presente regulamento é assegurar uma compensação adequada pelos danos por poluição em águas da União Europeia resultantes do transporte marítimo de hidrocarbonetos, complementando a nível comunitário o actual regime internacional de responsabilidade e compensação, e introduzir sanções pecuniárias a aplicar a qualquer pessoa que tenha comprovadamente contribuído para um incidente de poluição por hidrocarbonetos por actos ou omissões dolosos ou devidos a negligência grosseira.

Artigo 2º
Âmbito de aplicação

O presente regulamento é aplicável:

1. Aos danos por poluição causados:

   a) no território, incluindo o mar territorial, de um Estado-Membro, e

   b) na zona económica exclusiva de um Estado-Membro, estabelecida em conformidade com o direito internacional, ou, caso um Estado-Membro não tenha estabelecido tal zona, numa zona exterior e adjacente ao mar territorial desse Estado, determinada pelo mesmo em conformidade com o direito internacional, de extensão não superior a 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial;

2. Às medidas preventivas, onde quer que tomadas, destinadas a evitar ou minimizar tais danos.

Artigo 3º
Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. "Convenção CLC", a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 1992.

2. "Convenção FIPOL", a Convenção Internacional para a Constituição de um Fundo Internacional para Compensação pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 1971, alterada pelo Protocolo de 1992.

3. “Hidrocarbonetos”, quaisquer hidrocarbonetos persistentes, nomeadamente petróleo bruto, fuelóleo, óleo diesel pesado e óleo de lubrificação, transportados a bordo de um navio como carga ou nos tanques de serviço do mesmo navio.

4. "Hidrocarbonetos contributivos", o petróleo bruto e o fuelóleo, conforme definidos nas alíneas a) e b) infra:

   a) "Petróleo bruto": qualquer mistura líquida de hidrocarbonetos naturais provenientes do subsolo, tratada ou não para possibilitar o seu transporte. Incluem-se nesta definição as ramas às quais foram retiradas certas fracções de destilação (por vezes designadas *topped crudes*) e as ramas às quais se adicionaram certas fracções de destilação (por vezes designadas *spiked crudes* ou *reconstituted crudes*).

   b) "Fuelóleo": os destilados pesados ou os resíduos de petróleo bruto ou misturas destes produtos destinados a serem utilizados como combustível para a produção de calor ou energia, de qualidade equivalente à especificação do fuelóleo número quatro (designação D 396-69) da *American Society for Testing and Materials*, ou mais pesados.

5. "Tonelada ", relativamente a hidrocarbonetos, uma tonelada métrica.

6. "Instalação terminal", um complexo de armazenagem de hidrocarbonetos a granel permitindo a recepção de hidrocarbonetos transportados por via aquática, incluindo as instalações *offshore* ligadas a esse complexo.

7. "Incidente", qualquer ocorrência, ou sucessão de ocorrências com a mesma origem, da qual resulte poluição ou que crie um perigo grave e iminente de poluição. Quando um incidente consista numa sucessão de ocorrências, considera-se que teve lugar na data da primeira de tais ocorrências.

8. "Pessoa", qualquer pessoa singular ou pessoa colectiva de direito público ou de direito privado, incluindo o Estado e as suas subdivisões políticas.

9. “FIPOL”, o fundo estabelecido pela Convenção FIPOL.

Artigo 4º

Constituição de um fundo de compensação de danos causados pela poluição por hidrocarbonetos em águas europeias

É constituído um Fundo de compensação de danos causados pela poluição por hidrocarbonetos em águas europeias (a seguir designado “Fundo COPE”) com os seguintes objectivos:

a) assegurar a compensação pelos danos resultantes de poluição, na medida em que a protecção proporcionada pela Convenção CLC e a Convenção FIPOL se revele inadequada; e

b) dar execução às medidas conexas previstas no presente regulamento.

Artigo 5º
Compensação

1. O Fundo COPE compensará qualquer pessoa com direito, por força da Convenção FIPOL, a compensação por danos resultantes de poluição mas que não tenha conseguido obter uma compensação integral e adequada ao abrigo desta convenção por a totalidade dos pedidos de compensação válidos exceder o montante de compensação disponível no âmbito da Convenção FIPOL.

2. O direito de uma pessoa a compensação ao abrigo da Convenção FIPOL será determinado nos termos da referida convenção e em conformidade com os procedimentos nela previstos.

3. O Fundo COPE não pagará qualquer compensação até que a avaliação referida no nº 2 tenha sido aprovada pela Comissão nos termos do nº 2 do artigo 9º.

4. Não obstante o disposto nos nºs 1 e 2, a Comissão poderá decidir não pagar qualquer compensação ao proprietário, gestor ou operador do navio envolvido no incidente ou aos seus representantes. Do mesmo modo, a Comissão poderá decidir não compensar qualquer pessoa que tenha uma relação contratual com o transportador respeitante à operação de transporte durante a qual o incidente ocorreu ou qualquer outra pessoa directa ou indirectamente envolvida nessa operação de transporte. A Comissão determinará, nos termos do nº 2 do artigo 9º, que requerentes, se os houver, estão abrangidos por estas categorias e decidirá em conformidade.

5. O montante global das compensações pagáveis pelo Fundo COPE relativamente a cada incidente será limitado, de modo a que a soma desse montante e do montante das compensações efectivamente pagas ao abrigo da Convenção CLC e da Convenção FIPOL por danos resultantes de poluição que se inscrevam no âmbito de aplicação do presente regulamento não exceda 1 000 milhões de euros.

6. Caso o montante dos pedidos de compensação considerados procedentes exceda o montante global das compensações pagáveis nos termos do nº 5, o montante disponível será repartido de forma a que a proporção entre os pedidos de compensação procedentes e o montante das compensações efectivamente recebidas pelos requerentes ao abrigo do presente regulamento seja igual para todos os requerentes.

Artigo 6º
Contribuições dos destinatários de hidrocarbonetos

1. Qualquer pessoa que receba uma quantidade anual total superior a 150 000 toneladas de hidrocarbonetos contributivos transportados por via marítima para portos ou instalações terminais no território de um Estado-Membro, e que esteja obrigada a contribuir para o FIPOL, será obrigada a contribuir para o Fundo COPE.

2. As contribuições apenas serão cobradas na sequência de um incidente abrangido pelo presente regulamento e que exceda, ou possa exceder, os limites máximos de compensação do FIPOL. O montante total das contribuições a cobrar por cada incidente desse tipo será decidido pela Comissão nos termos do nº 2 do artigo 9º. Com base nessa decisão, a Comissão calculará para cada pessoa a que se refere o nº 1

o montante da respectiva contribuição, com base numa quantia fixa por tonelada de hidrocarbonetos contributivos recebidos por essas pessoas.

3. As quantias referidas no nº 2 serão calculadas dividindo o montante total das contribuições necessárias pela quantidade total de hidrocarbonetos contributivos recebidos em todos os Estados-Membros no ano em causa.

4. Os Estados-Membros devem assegurar que as pessoas que, no seu território, recebem hidrocarbonetos contributivos em quantidades que as obriguem a contribuir para o Fundo COPE figurem numa lista, a elaborar e actualizar regularmente pela Comissão em conformidade com as disposições que se seguem.

5. Cada Estado-Membro comunicará à Comissão o nome e o endereço de todas as pessoas que, nesse Estado, sejam obrigadas a contribuir para o Fundo COPE por força do presente artigo, bem como os dados relativos às quantidades de hidrocarbonetos contributivos recebidos por cada uma dessas pessoas durante o ano civil anterior.

6. Para efeitos da identificação das pessoas que, em determinado momento, são obrigadas a contribuir para o Fundo COPE e da fixação, se for caso disso, das quantidades de hidrocarbonetos a contabilizar relativamente a cada uma dessas pessoas para determinar o montante da respectiva contribuição, a lista constituirá presunção dos factos nela declarados.

7. As contribuições serão feitas à Comissão e a sua cobrança deverá estar totalmente concluída, o mais tardar, um ano depois de a Comissão ter tomado a decisão de a efectuar.

8. As contribuições a que se refere o presente artigo serão exclusivamente utilizadas para a compensação pelos danos resultantes de poluição conforme referido no artigo 5º.

9. Qualquer eventual excedente de contribuições cobradas para um incidente específico que não tenha sido utilizado para a compensação de danos relativos ao dito incidente, ou para qualquer outro fim com ele imediatamente relacionado, será devolvido à pessoa que fez a contribuição o mais tardar 6 meses após a conclusão do processo de compensação relativo a esse incidente.

10. Quando um Estado-Membro não cumpra as suas obrigações relativas ao Fundo COPE e esse incumprimento resulte numa perda financeira para este último, esse Estado-Membro será obrigado a compensar o Fundo COPE pela referida perda.

Artigo 7º
Sub-rogação

Relativamente a qualquer compensação que tenha pago nos termos do artigo 5º, o Fundo COPE ficará subrogado nos direitos que a pessoa compensada possa ter ao abrigo da Convenção CLC ou da Convenção FIPOL.

Artigo 8º
Representação e gestão do Fundo COPE

1. A Comissão representará o Fundo COPE. A esse título, executará as tarefas previstas no presente regulamento ou de outro modo necessárias para a operação e o funcionamento adequados do Fundo COPE.

2. Compete à Comissão tomar, segundo o procedimento previsto no nº 2 do artigo 9º, as seguintes decisões relativas à operação do Fundo COPE.

   a) fixar as contribuições a cobrar em conformidade com o artigo 6º;

   b) aprovar o pagamento das compensações, em conformidade com o nº 3 do artigo 5º, e tomar decisões a respeito da repartição do montante de compensação disponível entre os requerentes, em conformidade com o nº 6 do artigo 5º;

   c) tomar decisões sobre o pagamento aos requerentes a que se refere o nº 4 do artigo 5º; e

   d) determinar as condições em que serão efectuados pagamentos provisórios relativos aos pedidos de compensação, tendo em vista assegurar que as vítimas são compensadas o mais rapidamente possível.

Artigo 9º
Comité

1. A Comissão será assistida pelo Comité do Fundo COPE, composto por representantes dos Estados-Membros e presidido pelo representante da Comissão.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o procedimento de gestão estabelecido no artigo 4º da Decisão 1999/468/CE, em conformidade com os artigos 7º e 8º da mesma.

   O período previsto no nº 3 do artigo 4º da Decisão 1999/468/CE é fixado em um mês.

Artigo 10º
Sanções

1. Os Estados-Membros instituirão um regime de sanções pecuniárias a aplicar a qualquer pessoa cujos actos ou omissões dolosos ou devidos a negligência grosseira um tribunal tenha considerado terem contribuído para um incidente que causou, ou ameaça causar, poluição por hidrocarbonetos numa zona referida no nº 1 do artigo 2º.

2. As sanções impostas nos termos do nº 1 não afectarão a responsabilidade civil das partes envolvidas mencionadas no presente regulamento ou noutros textos e não estarão relacionadas com os danos causados pelo incidente. As sanções devem ser fixadas a um nível suficientemente elevado, para dissuadir um potencial infractor de cometer uma infracção ou persistir numa infracção.

3. As sanções referidas no nº 1 não podem ser objecto de seguro.

4. O réu tem direito de recurso das sanções referidas no nº 1.

Artigo 11º
Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*. Será aplicável em [12 meses após a data da sua entrada em vigor].

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

Feito em Bruxelas, […]

Pelo Parlamento Europeu
A Presidente
[…]

Pelo Conselho
O Presidente
[…]

FICHA FINANCEIRA

1. DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à constituição de um fundo de compensação pela poluição por hidrocarbonetos em águas europeias e medidas conexas

2. RUBRICAS ORÇAMENTAIS IMPLICADAS

B2-702: Preparação, avaliação e promoção da segurança dos transportes

3. BASE JURÍDICA

Segurança do transporte marítimo e protecção do ambiente: nº 2 do artigo 80º e nº 1 do artigo 175º do Tratado

4. DESCRIÇÃO DA ACÇÃO

4.1 Objectivo geral

Assegurar uma compensação adequada para as vítimas dos danos resultantes da poluição causada por petroleiros em águas europeias e instituir sanções pecuniárias dissuasivas para as pessoas implicadas no fornecimento e utilização de navios de qualidade inferior às normas.

4.2 Período coberto pela acção e modalidades previstas para a sua renovação

Indeterminado

5. CLASSIFICAÇÃO DAS DESPESAS OU DAS RECEITAS

5.1 Despesas não-obrigatórias

5.2 Dotações diferenciadas

5.3 **Tipo de receitas:** receitas afectadas (contribuições para o Fundo COPE)

6. NATUREZA DAS DESPESAS OU DAS RECEITAS

Despesas operacionais e administrativas para acompanhamento e controlo da aplicação do regulamento.

A maior parte das despesas operacionais (pagamento de indemnizações às vítimas de derrames de hidrocarbonetos em águas europeias) e das receitas (contribuições dos destinatários de hidrocarbonetos) do Fundo COPE transitará pelo orçamento a título de receitas afectadas. O funcionamento do Fundo COPE está concebido de maneira a que as receitas sejam iguais às despesas.

Além disso, poderá haver algumas despesas decorrentes das reuniões com peritos do sector e da realização de um estudo sobre o impacto, a aplicação e a concepção de um regime europeu de responsabilidade e compensação pelos danos resultantes da poluição por hidrocarbonetos.

7. INCIDÊNCIA FINANCEIRA

7.1 Modo de cálculo do custo total da acção (relação entre os custos unitários e o custo total)

Os custos unitários consistem num montante anual de 5 000 euros para a organização, uma vez por ano, em média, de uma reunião de 1 dia com peritos do sector. Além disso, os serviços da Comissão tencionam encomendar um estudo sobre o impacto, a aplicação e a concepção de um regime europeu de responsabilidade e compensação pelos danos resultantes da poluição por hidrocarbonetos. Estima-se que o custo deste estudo ascenderá a 100 000 euros.

7.2 Despesas operacionais com estudos, peritos, etc., incluídas na Parte B do orçamento

Dotações para autorizações em milhões de euros (a preços correntes)

	ano n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 e exerc. seg.	Total
– Estudos		0,1					0,1
– Reuniões de peritos[1]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Informação e publicações							
Total		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125

[1] Custos que satisfazem os critérios da Comunicação da Comissão de 22.4.1992 (SEC(92) 769)

7.3 Calendário indicativo das dotações para autorizações e para pagamentos

(milhões de euros)

	ano n	N+1	n+2	n+3	n+4	n+5 e exerc. seg.	Total
Dotações para autorizações		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125
Dotações para pagamentos							
ano n n+1 n+2 n+3 n+4 n+5 e exerc. seg.		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,105 0,005 0,005 0,005 0,005 0,005
Total		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125

8. DISPOSIÇÕES ANTIFRAUDE

Controlo da observância dos procedimentos para convidar peritos dos Estados-Membros para as reuniões do Comité do Fundo COPE.

9. ELEMENTOS DE ANÁLISE CUSTO-EFICÁCIA

9.1 Objectivos específicos e quantificáveis, população abrangida

Constituição de um Fundo de compensação pela poluição por hidrocarbonetos em águas europeias (Fundo COPE) para assegurar uma compensação adequada das vítimas de danos resultantes da poluição causada por petroleiros nas águas europeias.

Estabelecimento de um regime de sanções pecuniárias aplicável a qualquer pessoa cujos actos ou omissões dolosos ou devidos a negligência grosseira um tribunal tenha considerado terem contribuído para um incidente que causou, ou ameaça causar, poluição por hidrocarbonetos nas águas europeias.

A proposta não prevê qualquer contribuição financeira da Comunidade.

O Fundo COPE será financiado pelos destinatários de hidrocarbonetos da Europa. Os beneficiários deste Fundo são as vítimas de danos devidos a um derrame de hidrocarbonetos em águas europeias que não conseguiram obter plena compensação pelo regime internacional de responsabilidade e compensação, devido a limites de compensação insuficientes. As contribuições cobradas que não tenham sido utilizadas para esse efeito serão devolvidas aos destinatários de hidrocarbonetos.

9.2 Justificação da acção

A vantagem de se estabelecer um fundo de compensação pela poluição por hidrocarbonetos a nível comunitário reside num aumento para o quíntuplo do

montante de compensação disponível: uma forte garantia de que haverá uma compensação adequada e uma partilha do risco de derrames de hidrocarbonetos entre todos os Estados-Membros costeiros.

A vantagem de tomar como base os procedimentos e práticas do regime de compensação existente consiste em poder evitar uma organização paralela que duplique o trabalho dos organismos internacionais.

Os efeitos derivados e multiplicadores esperados são o quadro comunitário ser reconhecido a nível mundial e poder servir de estímulo para que, a nível internacional, se tomem medidas no sentido de aumentar os níveis de compensação do regime internacional de responsabilidade e compensação pela poluição por hidrocarbonetos estabelecido pela Organização Marítima Internacional.

O principal factor de incerteza é a frequência com que ocorrerão acidentes susceptíveis de fazer intervir o Fundo COPE (ou seja, acidentes que causem danos nas águas europeias e em que o montante total dos pedidos de compensação exceda a compensação máxima disponível no quadro do regime internacional, ou seja, 200 milhões de euros). Não é provável que tais acidentes aconteçam com frequência, pois poucos foram os que ameaçaram exceder os limites máximos nos 22 anos de funcionamento do FIPOL. Além disso, os limites máximos foram aumentados para mais do dobro em 1996, ano em que os Protocolos de 1992 às Convenções CLC e FIPOL entraram em vigor. Além disso, foram recentemente tomadas algumas iniciativas com vista a aumentar em 50% a compensação internacional máxima disponível, de 200 milhões de euros para 300 milhões. À luz da experiência, até este momento apenas um incidente com um navio-tanque, o *Erika* em Dezembro de 1999, teria desencadeado a intervenção do Fundo COPE, se este existisse na altura. Por outro lado, o tipo e a quantidade de hidrocarbonetos derramados no caso do *Erika* não foram excepcionais e a repetição de um acidente semelhante é inteiramente concebível.

9.3 Acompanhamento e avaliação da acção

O principal indicador de impacto no que respeita ao Fundo COPE é a frequência com que este é activado e o grau em que consegue assegurar uma compensação adequada das vítimas de um derrame de hidrocarbonetos. Os relatórios dos Estados-Membros serão consideradas na avaliação do seu desempenho na aplicação de sanções por negligência grosseira por parte de qualquer pessoa envolvida no transporte marítimo de hidrocarbonetos.

A frequência das avaliações depende das actividades do Fundo COPE. Só depois de um acidente que tenha accionado o Fundo ter sido resolvido haverá necessidade de avaliação.

No que se refere às sanções para as pessoas envolvidas em acidentes em águas europeias, são necessárias avaliações mais frequentes. Estas consistirão na apresentação pelos Estados-Membros de relatórios regulares sobre a aplicação do artigo 10º do regulamento.

10. DESPESAS ADMINISTRATIVAS (PARTE A DA SECÇÃO III DO ORÇAMENTO)

10.1 Incidência no número de postos de trabalho

O impacto da presente proposta na Parte A do orçamento é, de um modo geral, limitado. No entanto, uma vez que ocorra um derrame de hidrocarbonetos que active o Fundo COPE, o próprio pessoal da Comissão será consideravelmente afectado, com as várias tarefas envolvidas na representação do Fundo, a preparação das reuniões do Comité do Fundo COPE, o apuramento dos factos, a coordenação com o FIPOL, etc.. Dado que tais picos de actividade serão relativamente raros, o impacto global no número de postos de trabalho mantém-se, todavia, limitado.

Tipos de posto de trabalho		Efectivos a afectar à gestão da acção		Fonte		Duração
		Postos permanentes	Postos temporários	Recursos existentes na DG ou serviço em causa	Recursos adicionais	
Funcionários ou agentes temporários	A B C	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	Indeterminada - -
Outros recursos		-	-	-	-	-
Total		0,5	0,5	1,0	-	Indeterminada

10.2 Incidência financeira global dos recursos humanos adicionais

108 000 euros por ano

10.3 Aumento de outras despesas de funcionamento decorrente da acção

(euros)

Rubrica orçamental	Montantes	Modo de cálculo
A 7031 (comités obrigatórios)	9 750 euros	O comité de gestão instituído para efeitos do regulamento (o Comité do Fundo COPE) deverá efectuar em média uma reunião anual de um dia para discutir questões específicas relativas à aplicação do regulamento. O reembolso das despesas de deslocação para a participação dos peritos governamentais nesta reunião é estimado em 650 euros/perito x 15, em média.
Total	9 750 euros	

As despesas no quadro de rubrica A7 serão cobertas pelas dotações do orçamento global da DG TREN.

FICHA DE AVALIAÇÃO DO IMPACTO
IMPACTO DA PROPOSTA NAS EMPRESAS, EM PARTICULAR AS PEQUENAS E MÉDIAS EMPRESAS (PME)

TÍTULO DA PROPOSTA

Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à constituição de um fundo de compensação pela poluição por hidrocarbonetos em águas europeias e medidas conexas

NÚMERO DE REFERÊNCIA DO DOCUMENTO

COM(….)……final de

PROPOSTA

1. Tendo em conta o princípio da subsidiariedade, por que é necessária legislação comunitária neste domínio e quais os seus principais objectivos?

O Tratado prevê o estabelecimento de uma política comum de transportes e entre as medidas previstas para aplicar essa política, incluem-se medidas destinadas a reforçar a segurança e a protecção do ambiente no transporte marítimo. A compensação adequada das vítimas de derrames de hidrocarbonetos no mar e a introdução de sanções pecuniárias por negligência grosseira no transporte marítimo de hidrocarbonetos fazem parte integrante de tais medidas.

Embora existam convenções internacionais que regulam a responsabilidade e a compensação pelos danos resultantes dos derrames de hidrocarbonetos, nas quais todos os Estados-Membros interessados são partes contratantes, ou sê-lo-ão num futuro próximo, alguns acidentes recentes, muito em especial o naufrágio do *Erika* em 1999, puseram em evidência a insuficiência destes mecanismos para assegurar uma compensação adequada das vítimas.

O regulamento prevê a constituição de um fundo de compensação pela poluição por hidrocarbonetos em águas europeias (Fundo COPE). Dado que já existe um regime internacional de compensação pelos danos resultantes de derrames de hidrocarbonetos, que funciona relativamente bem, a solução mais eficiente para elevar os limites de compensação é tomar como base e complementar o regime internacional, evitando assim a duplicação de tarefas e uma burocracia excessiva. O Fundo COPE baseia-se, portanto, em grande medida nos procedimentos aplicados e na avaliação efectuada no âmbito do regime internacional.

Um derrame de hidrocarbonetos pode causar danos enormes. No caso de acidentes em que os limites de compensação internacionais sejam excedidos, as vítimas não serão integralmente compensadas no quadro do actual regime internacional. Uma acção comunitária neste domínio, que institua um fundo para o qual os destinatários de hidrocarbonetos de todos os Estados-Membros em causa contribuam, melhorará grandemente as possibilidades de compensar totalmente as vítimas de um derrame de petróleo em águas europeias. O montante máximo de compensação disponível será aumentado dos actuais 200 milhões de euros para 1 000 milhões de euros. Além disso, os custos dos derrames de hidrocarbonetos nas águas da União Europeia serão repartidos por todos os Estados costeiros da União. O valor

acrescentado concreto da medida proposta consiste, assim, num aumento para o quíntuplo do montante de compensação actualmente disponível, uma garantia muito mais forte de que haverá uma compensação adequada e uma partilha do risco de derrames de hidrocarbonetos entre todos os Estados-Membros costeiros. Um benefício mais indirecto é a garantia de fundos adicionais disponíveis ser susceptível de acelerar a compensação das vítimas dos derrames de hidrocarbonetos em águas europeias no âmbito do FIPOL, mesmo no caso de derrames em que a compensação máxima global estabelecida por esse fundo não é atingida.

A constituição de um fundo de compensação pelos derrames de hidrocarbonetos exige regulamentação. As partes que deverão contribuir para o fundo, isto é, os destinatários de hidrocarbonetos europeus, não irão contribuir com quantias potencialmente muito elevadas a menos que sejam legalmente obrigados a fazê-lo. Além disso, os requisitos relativos à contribuição para o fundo e ao pagamento de compensações por este último apenas serão aplicáveis de forma unificada e harmonizada se forem idênticos para todos os Estados-Membros e entidades envolvidos. A existência de regras harmonizadas é, pois, essencial para assegurar um cumprimento uniforme das obrigações. Daí a necessidade de assegurar, por meio de um regulamento, uma aplicação uniforme destas disposições.

Por último, a proposta inclui um artigo que determina que os Estados-Membros deverão aplicar sanções pecuniárias em caso de negligência grosseira por parte de qualquer pessoa envolvida no transporte marítimo de hidrocarbonetos. Pela sua natureza, uma tal medida exige regulamentação, e uma disposição a nível comunitário é a melhor forma de assegurar uma aplicação harmonizada dessas sanções em todo o território da Comunidade.

IMPACTO NAS EMPRESAS

2. Quais as incidências da proposta?

   – Quais os sectores de actividade afectados?

   – Qual a dimensão das empresas afectadas (qual a concentração de pequenas e médias empresas)?

   – Essas empresas localizam-se em áreas geográficas específicas da Comunidade?

O sector mais afectado pela presente proposta é o constituído pelas empresas estabelecidas na Comunidade que recebem mais de 150 000 toneladas de fuelóleo pesado e/ou petróleo bruto transportados por via marítima. Estes destinatários pagarão contribuições ao Fundo COPE com base nos procedimentos já existentes a nível internacional.

Deste modo, a natureza das contribuições para o Fundo COPE implica que os efeitos se concentrem nos grandes importadores e comerciantes de hidrocarbonetos, enquanto as pequenas e médias empresas apenas serão afectadas na medida em que excederem estes limiares. Do mesmo modo, apenas as empresas estabelecidas nos Estados-Membros com portos e terminais petrolíferos serão directamente afectadas.

O outro objectivo da proposta, o estabelecimento de um sistema comunitário de sanções pecuniárias a aplicar em caso de negligência grosseira por parte de qualquer pessoa envolvida no transporte marítimo de hidrocarbonetos pode envolver um espectro mais amplo de operadores do mundo marítimo. Proprietários de navios, proprietários de carga, afretadores, sociedades de classificação, gestores e operadores poderão estar todos eles sujeitos a tais sanções, mas apenas caso tenha sido provada em tribunal negligência grosseira da sua parte.

3. Que medidas deverão as empresas tomar para aplicar a proposta?

A proposta não terá qualquer impacto nas empresas, a menos que ocorra uma grande maré negra em águas europeias, ou que um tribunal considere ter havido negligência grosseira das empresas.

Se ocorrer uma grande maré negra, os destinatários de hidrocarbonetos terão de pagar as suas contribuições para o Fundo COPE. O nível das contribuições será fixado pela Comissão, assistida pelo Comité do Fundo COPE, e o Fundo cobrá-las-á directamente aos destinatários de hidrocarbonetos com base nas informações sobre os hidrocarbonetos contributivos fornecidas pelos Estados-Membros.

4. Que efeitos económicos poderá a proposta ter?

– no emprego

– no investimento e na criação de novas empresas

– na competitividade das empresas

Dado que as contribuições para o Fundo COPE são baseadas nas quantidades anuais de fuelóleo pesado e/ou petróleo bruto recebidas, o montante da contribuição necessária variará grandemente consoante os Estados-Membros e as empresas. Os maiores destinatários farão as maiores contribuições, ao passo que as empresas mais pequenas pagarão menos, de acordo com a sua quota-parte da quantidade global de hidrocarbonetos recebidos no Estado-Membro em causa.

O pior cenário seria um derrame acidental de hidrocarbonetos em águas europeias que causasse prejuízos no valor de 1 000 milhões de euros ou mais. Se um tal acidente acontecesse antes de os actuais limites máximos do FIPOL serem aumentados de 200 milhões para 300 milhões de euros, a parte que teria de ser suportada pelo Fundo COPE ascenderia, no máximo, a 800 milhões de euros.

O impacto económico de um tal acidente nos destinatários de hidrocarbonetos pode ser descrito da seguinte forma: o montante total exigido pelo Fundo COPE (800 milhões de euros) será repartido entre os importadores de 623 milhões de toneladas de hidrocarbonetos contributivos (ver quadro infra). Isto envolveria um custo adicional de 1,28 euros por tonelada de hidrocarbonetos recebidos (o que corresponde a 0,18 euros por barril). No que diz respeito ao preço do petróleo, significaria um aumento temporário de 0,5% nos preços actuais (se calculados a 35 euros por barril). Considerando o número de factores envolvidos na determinação dos preços dos combustíveis, é pouco provável que isto tenha qualquer efeito no que a estes preços diz respeito.

Posto isto, as incidências financeiras nos destinatários a nível individual poderá ser mais substancial. Não existem dados quantitativos disponíveis sobre a quantidade de hidrocarbonetos recebidos por cada empresa. Contudo, os dados gerais sobre os hidrocarbonetos contributivos recebidos nos Estados-Membros da UE/EEE dão uma indicação da proporção das contribuições totais para o Fundo COPE que terão de ser feitas pelas empresas estabelecidas nesses Estados-Membros. Os valores seguintes, relativos a 1999, são baseados nas informações mais recentes referentes aos fornecimentos de hidrocarbonetos contributivos no âmbito do FIPOL.

Estado-Membro	**Toneladas de**	**% do total**

(incl. EEE)	**hidrocarbonetos contributivos**	
Itália	138 milhões	22,15%
Países Baixos	101 milhões	16,21%
França	95 milhões	15,25%
Reino Unido	74 milhões	11,88%
Espanha	61 milhões	9,79%
Alemanha	37 milhões	5,94%
Noruega	34 milhões	5,46%
Suécia	20 milhões	3,21%
Grécia	18 milhões	2,89%
Portugal	17 milhões	2,73%
Finlândia	11 milhões	1,77%
Bélgica	7 milhões	1,12%
Dinamarca	5 milhões	0,80%
Irlanda	5 milhões	0,80%
Islândia	0	0,00%
Total	623 milhões	100%

A probabilidade de ocorrência do pior do cenário atrás descrito não é, no entanto, grande à luz dos custos dos derrames de hidrocarbonetos ocorridos até à data. Em cerca de 100 derrames tratados pelo FIPOL nos seus 25 anos de funcionamento, apenas um, o do *Erika*, excedeu significativamente o actual limite máximo de compensação de 200 milhões de euros e, mesmo assim, os custos totais do acidente do *Erika* ficarão provavelmente abaixo dos 400 milhões de euros. O regulamento prevê a possibilidade de o Fundo COPE, e os seus contribuintes, recuperarem pelo menos parcialmente as compensações pagas.

O Fundo COPE não terá qualquer impacto financeiro nos destinatários de hidrocarbonetos, a menos que um derrame de hidrocarbonetos que exceda os limites internacionais de compensação ocorra nas águas europeias. Dada a baixa probabilidade de ocorrerem acidentes que activem o Fundo COPE, em combinação com as consequências potencialmente muito onerosas de tais acidentes, é concebível que os destinatários europeus de hidrocarbonetos decidam cobrir o seu risco com um seguro. Nesse caso, a proposta também teria alguns efeitos no sector de seguros europeu.

Para além dos efeitos atrás descritos, é pouco provável que a proposta tenha efeitos significativos no emprego ou no investimento, pois assenta em estruturas e procedimentos já existentes no âmbito do regime internacional de compensação pela poluição por hidrocarbonetos.

5. A proposta contém medidas destinadas a ter em conta a situação específica das pequenas e médias empresas (exigências reduzidas ou diferentes, etc.)?

Uma vez que, como se disse atrás, as contribuições para o Fundo COPE dependem das quantidades de hidrocarbonetos recebidas, daí resultará automaticamente que os maiores destinatários contribuirão mais e os destinatários de menor dimensão terão um encargo financeiro mais limitado. As empresas que receberem menos de 150 000 toneladas de hidrocarbonetos contributivos por ano não pagarão qualquer contribuição.

CONSULTAS

6. Lista das organizações consultadas sobre a proposta e linhas gerais das principais posições.

- Conselho dos Carregadores Europeus (ESC)
- Federação dos Operadores Portuários Privados Europeus (FEPORT)
- Organização Europeia dos Portos Marítimos (ESPO)
- Associação de Armadores da Comunidade Europeia (ECSA)
- Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes (ETF)
- Comité Europeu dos Seguros (CEA)
- Associação Internacional das Sociedades de Classificação (IACS)
- International Group of Protection & Indemnity Clubs
- International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko)
- Fórum Marítimo Internacional das Companhias Petrolíferas (OCIMF)
- Câmara Internacional da Marinha de Comércio (ICS)
- International Underwriters Association (IUA)
- União Internacional das Seguradoras Marítimas (IUMI)
- International Tanker Owners' Pollution Federation Limited (ITOPF)

As organizações sectoriais e profissionais foram consultadas relativamente aos principais objectivos e princípios da proposta. Em geral, as referidas organizações, embora reconheçam a necessidade de se tomarem medidas para melhorar a compensação das vítimas de derrames de hidrocarbonetos, questionam a necessidade de uma medida regional neste domínio. A maioria destas organizações apoia, todavia, o princípio de se tomar como base o sistema internacional existente, em vez de construir um sistema completamente novo, que implicaria a denúncia por parte da Europa das Convenções CLC e FIPOL.

Em especial, os proprietários de navios (ICS, Intertanko & ECSA), os P&I Clubs e as empresas petrolíferas (OCIMF) têm uma clara preferência por situar o debate sobre a melhoria do regime de responsabilidade e de compensação das vítimas dos derrames de hidrocarbonetos na OMI. Referem o bom desempenho do regime existente e o equilíbrio que estabelece entre os proprietários de navios e os proprietários da carga, questionando, por essa razão, a necessidade de medidas comunitárias neste domínio.

O Conselho dos Carregadores Europeus concorda com a análise que a Comissão faz das insuficiências do regime internacional, mas considera que a constituição de um fundo de terceiro nível não dá resposta a esta análise. A Federação Europeia dos Trabalhadores dos Transportes apoia a abordagem da Comissão.

Mais especificamente, quanto à constituição do Fundo COPE parece haver acordo de que esta é uma das poucas medidas que podem ser tomadas a nível da União Europeia, desenvolvendo e preservando simultaneamente o actual regime internacional de responsabilidade e compensação.

O OCIMF e o ESC contestam, porém, que o ónus do Fundo "de garantia" deva recair exclusivamente sobre os destinatários de hidrocarbonetos, que, no seu entender, não são responsáveis pelos acidentes.

2000/0327 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima

(Texto relevante para efeitos do EEE)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. INTRODUÇÃO

A política da União Europeia em matéria de segurança marítima e de prevenção da poluição é constituída por um grande número de medidas jurídicas que abrangem os principais aspectos das Convenções da Organização Marítima Internacional em vigor. O seu principal objectivo é assegurar a aplicação eficaz e uniforme das regras internacionais de segurança na União Europeia. Esta política abrange uma grande variedade de domínios, desde as sociedades de classificação até às inspecções pelo Estado do porto e desde os navios de passageiros até aos equipamentos marítimos e instalações portuárias de recepção. Com o estabelecimento de uma política de segurança marítima e de prevenção da poluição a nível da União Europeia, algumas das competências nacionais dos Estados-Membros nestas matérias foram transferidas para o nível comunitário.

Para ser eficaz, essa legislação deve ser aplicada de forma correcta e uniforme em toda a Comunidade. Com efeito, é uma aplicação rigorosa das regras existentes que permitirá melhorar a segurança no mar e reforçar a prevenção da poluição nas águas comunitárias, e é a sua aplicação harmonizada que permitirá assegurar condições equitativas, reduzir as distorções da concorrência provocadas pelas vantagens económicas de que beneficiam os navios não conformes e recompensar os operadores marítimos que actuem com seriedade.

Na Comunidade, a tarefa de assegurar uma aplicação correcta e convergente da legislação em vigor é dificultada pelo facto de, ao contrário de países como os Estados Unidos da América, dotados de uma estrutura unitária e por conseguinte da capacidade de impor procedimentos uniformes e de verificar o seu respeito, a União Europeia ter de trabalhar com as tradições administrativas muito diversas dos seus Estados-Membros. Em matéria de segurança marítima, as estruturas administrativas dos Estados-Membros diferem consideravelmente: umas são civis, outras militares, assumindo tarefas muito variadas, desde a inspecção dos navios como Estado do porto ou Estado de bandeira, até à protecção das pescas, alfândega, luta contra o tráfego de droga ou controlo da imigração.

É por estas razões que a Comissão iniciou uma reflexão sobre as diferentes possibilidades de melhorar o actual sistema. Na sua Comunicação de 21 de Março de 2000 sobre a segurança do transporte marítimo de hidrocarbonetos[1], a Comissão abordou já este problema e evocou a possibilidade de criar uma Agência Europeia da Segurança Marítima. A Comissão explicou também que seria, em sua opinião, pouco realista ou pelo menos prematuro prever a criação de uma estrutura operacional europeia integrada - ou guarda costeira europeia - para assumir o papel das administrações marítimas nacionais. Pelo contrário, o papel da Agência deveria ser de apoio à acção dos Estados-Membros e da Comissão na aplicação da legislação comunitária, controlando a sua aplicação e avaliando a eficácia das medidas em vigor. Não competiria à Agência tomar decisões, já que seriam os Estados-Membros, e sobretudo a Comissão na sua qualidade de órgão executivo ou de "guardiã" da legislação comunitária, os responsáveis pelas medidas de acompanhamento necessárias.

A Comissão reiterou este princípio no seu relatório ao Conselho Europeu de Biarritz sobre a estratégia comunitária no domínio da segurança marítima[2]. Afirma-se nesse documento que,

---

1 COM(2000) 142 final de 21.3.2000.

2 COM(2000) 603 final de 27.9.2000.

para poder assegurar o acompanhamento e a verificação da aplicação eficaz e harmoniosa das regras em vigor na União Europeia, a Comissão estuda a possibilidade de criação de uma estrutura específica que poderia assumir a forma de uma Agência Europeia da Segurança Marítima.

A Comissão propõe, no presente regulamento, a criação de uma Agência Europeia da Segurança Marítima. O texto da proposta é o resultado de um longo período de análise e consultas durante o qual a Comissão teve a possibilidade de clarificar melhor qual poderia ser o papel da Agência. Para além do seu objectivo primário de garantir a aplicação adequada da legislação em vigor, a Comissão considera que a Agência deveria desempenhar um papel importante na organização de actividades de formação apropriadas sobre questões relativas a Estado de bandeira e Estado do porto. Na realidade, a harmonização da formação dos inspectores dos Estados-Membros contribuirá para garantir um sistema uniforme de segurança marítima na UE.

Além disso, a Comissão considera que a Agência pode assistir os serviços da Comissão na execução de uma grande número de tarefas técnicas morosas exigidas pela legislação em vigor. Tal permitirá aos serviços da Comissão concentrarem-se nas questões de política neste domínio. Finalmente, uma outra área fundamental de actividade da Agência é a relacionada com a recolha, registo e avaliação de dados estatísticos no domínio da segurança marítima e da poluição acidental ou deliberada no mar, a exploração sistemática de bases de dados existentes e, quando adequado, o desenvolvimento de bases de dados suplementares. Os dados fornecidos pela Agência permitirão à Comissão e aos Estados-Membros tomar as medidas necessárias para melhorar a segurança no mar e avaliar a eficácia das medidas em vigor.

Espera-se que a Agência venha a criar uma parceria sólida com e entre os Estados-Membros no que diz respeito às questões de interesse geral, tire todo o partido das melhores capacidades científicas da União e facilite uma resposta e uma capacidade de tomada de decisão mais rápidas por parte da Comunidade. A estrutura da Agência proposta respeita as prerrogativas das instituições comunitárias com poder legislativo, dado que a Agência não interferirá neste domínio. As prerrogativas da Comissão em termos de execução orçamental e direito de iniciativa são igualmente respeitadas. Para além do trabalho já realizado com vista a demonstrar a necessidade da criação da Agência Europeia da Segurança Marítima e a fundamentar uma decisão a seu favor, a Comissão efectuará, em paralelo com os debates nas instituições sobre esta proposta, um estudo mais aprofundado no que diz respeito à análise de custo-benefício.

2. A EMSA COMUNITÁRIA

2.1 O Objectivo

O objectivo do regulamento é instituir uma Agência Europeia da Segurança Marítima com vista a garantir um nível elevado, uniforme e eficaz de segurança marítima e de prevenção da poluição na Comunidade. A concretização destes objectivos exige a criação de uma agência especializada: a comunidade marítima da UE necessita de um organismo eficiente capaz de proporcionar aos Estados-Membros e à Comissão o apoio técnico e científico necessário e um elevado nível de especialização para fins de uma aplicação adequada da legislação comunitária no domínio da segurança marítima, do acompanhamento da sua aplicação e da avaliação da eficácia das medidas existentes. A legislação em vigor é de teor altamente técnico. A sua aplicação, bem como o seu acompanhamento prático, deve ser assegurada por

pessoal altamente qualificado no domínio da segurança marítima, detentor simultaneamente de vastos conhecimentos técnicos e de um domínio perfeito da regulamentação europeia e internacional em matéria de segurança marítima e de prevenção da poluição.

2.2 A Agência

2.2.1. Tarefas

A Agência será criada como uma parte integrante do sistema comunitário. Será o organismo técnico que proporcionará à Comunidade os meios necessários para actuar de forma eficaz no sentido de melhorar as normas globais de segurança marítima e de prevenção da poluição. A Agência assistirá a Comissão no processo contínuo de actualização da legislação comunitária no domínio da segurança marítima e fornecerá o apoio necessário de modo a garantir uma aplicação convergente e efectiva dessa legislação em toda a Comunidade. A Agência contribuirá, em especial, para o reforço do regime geral comunitário de inspecção pelo Estado do porto e para o controlo das sociedades de classificação reconhecidas a nível comunitário. Na secção infra "Comentários sobre o articulado" é apresentada uma descrição mais completa das tarefas da Agência.

2.2.2. Funcionamento

a) Órgãos de gestão

O bom funcionamento da Agência exige que seja concedido ao seu director um elevado nível de independência e flexibilidade quanto à organização do funcionamento interno da Agência. Em consequência, é confiada ao Director Executivo a missão de tomar todas as medidas necessárias para garantir a execução adequada do programa de trabalho da Agência e, em especial, de decidir sobre a realização de inspecções nas sociedades de classificação, bem como de visitas aos Estados-Membros. Além disso, o Director Executivo será também responsável pela preparação e execução do orçamento e do programa de trabalho da Agência, assim como por todos os assuntos relacionados com o pessoal.

A fim dotar o Director Executivo da necessária legitimidade, considerou-se preferível que este fosse nomeado pelo Conselho de Administração sob proposta da Comissão.

Um Conselho de Administração composto por representantes nomeados pela Comissão, pelo Conselho e pelo Parlamento Europeu, bem como pelos representantes da indústria, terá a seu cargo todas as questões administrativas. O Conselho de Administração adoptará o programa de trabalho da Agência e adoptará, após aprovação da Comissão, o seu orçamento no início de cada exercício financeiro, adaptando-o às contribuições e taxas recebidas. O Conselho de Administração definirá também os procedimentos quanto ao modo como o Director Executivo poderá tomar decisões e exercer autoridade disciplinar sobre os funcionários superiores da Agência. As decisões estarão sujeitas a recurso por parte da Comissão, com excepção das relacionadas com assuntos de pessoal, as quais são tomadas pelos Director Executivo e pelo Conselho de Administração.

b) Pessoal

Para execução das tarefas supramencionadas, a Agência tem necessidade de um número suficiente de funcionários altamente qualificados. O pessoal da Agência assistirá a Comissão no sentido de garantir que a legislação comunitária no domínio da segurança marítima e da prevenção da poluição seja mantida actualizada, bem como de garantir a sua aplicação de uma forma uniforme e efectiva. O pessoal qualificado participará também na organização de actividades de formação adequadas para os Estados-Membros e para os Estados em fase de adesão. Estima-se que a Agência poderá vir a precisar de cerca 55 pessoas.

Será aplicado ao pessoal da Agência o estatuto aplicável aos funcionários e outros agentes das Comunidades Europeias. Pensa-se que apenas um pequeno número destes funcionários serão destacados das instituições comunitárias a título temporário. O restante pessoal será recrutado com base na experiência e no mérito. Sem prejuízo da necessidade de assegurar um quadro permanente de pessoal qualificado em número suficiente, serão propostos contratos temporários renováveis, a fim de assegurar uma renovação contínua de pessoal que esteja permanente actualizado em relação aos progressos tecnológicos.

c) Orçamento

A Agência necessita de um orçamento suficiente para contratar o seu pessoal, conforme descrito supra, a fim de desempenhar as suas tarefas e garantir um funcionamento eficiente e adequado. Para o primeiro ano, o orçamento anual necessário é estimado em aproximadamente € 2 625 000, aumentado para cerca de € 7 600 000 quando a Agência se encontrar em pleno funcionamento.

O orçamento da Agência será principalmente financiado através de um subsídio da Comunidade. A Agência pode receber pagamentos pelas suas publicações ou actividades de formação. No entanto, esses montantes serão sempre pouco importantes relativamente ao orçamento total da Agência.

A Agência deverá estabelecer um conjunto adequado de regras e de meios de controlo. O Conselho de Administração estará habilitado a adoptar as medidas necessárias, mas a Agência encontra-se, em última instância, sujeita a controlo pelo Tribunal de Contas.

d) Língua

O regime linguístico deverá permitir à Agência trabalhar de forma eficiente e rápida. Cabe ao Conselho de Administração da Agência decidir sobre o regime linguístico da mesma.

e) Sede da Agência

A Agência deverá situar-se num local conveniente que lhe permita também desenvolver relações de trabalho com as instituições comunitárias relevantes. Tendo em conta estes requisitos e após avaliação das candidaturas recebidas, a Comissão proporá às autoridades competentes um ou vários locais. Com base nessa proposta, as autoridades competentes deverão fixar a localização da sede o mais tardar seis meses após a adopção do presente regulamento.

f) Transparência

A Agência adoptará as suas próprias regras em matéria de transparência e acesso a documentos em conformidade com as decisões do Parlamento Europeu e do Conselho, no contexto do artigo 255º do Tratado CE.

3. ESCOLHA DA BASE JURÍDICA

A base jurídica da proposta de regulamento é o nº 2 do artigo 80º do Tratado que institui a Comunidade Europeia, que se coaduna com o objectivo da presente proposta e de toda a legislação adoptada até à data no domínio marítimo, nomeadamente em matéria de segurança e de protecção do ambiente.

4. JUSTIFICAÇÃO DA MEDIDA PROPOSTA

Quais os objectivos da acção prevista relativamente às obrigações da Comunidade e qual a dimensão comunitária do problema (por exemplo, quantos Estados-Membros são afectados e que solução tem sido adoptada até ao momento)?

O Tratado prevê o estabelecimento de uma política comum de transportes. A medida prevista para implementação dessa política inclui medidas para melhorar a segurança dos transportes marítimos, conforme estabelecido no nº 2 do artigo 80º.

Com esse fim em vista, o principal objectivo da acção prevista é a criação de uma Agência Europeia da Segurança Marítima. Está actualmente em vigor na Comunidade um grande número de medidas legislativas em matéria de segurança marítima. A fim de garantir a eficácia dessa legislação e de promover a segurança no mar e a prevenção da poluição marinha em toda a Comunidade, é necessário assegurar uma aplicação uniforme dessa legislação. A Agência tem como objectivo contribuir para a realização desse objectivo.

Todos os Estados-Membros, tanto os Estados costeiros como os Estados sem litoral, são afectados pela melhoria das normas de segurança marítima e de prevenção da poluição. Na realidade, normas mais rigorosas não querem apenas dizer mares e costas menos poluídos, mas também uma navegação mais segura e um risco reduzido de perda de navios, carga e vidas humanas.

Até à data, todos os Estados-Membros têm agido independentemente na aplicação da legislação comunitária em vigor, sujeitos a um acompanhamento da Comissão quanto à transposição adequada da legislação comunitária para os sistemas jurídicos nacionais. A dimensão comunitária do problema exige uma abordagem mais uniforme de um ponto de vista prático.

A acção prevista é da competência exclusiva da Comunidade ou é simultaneamente da competência desta e dos Estados-Membros?

A Agência tratará das questões que são da competência da Comunidade, dado que irá assistir na aplicação da legislação comunitária.

Qual a solução mais eficaz quando se comparam os meios da Comunidade e os dos Estados-Membros?

Tomando em consideração as características da política comunitária em matéria de segurança marítima e a necessidade de garantir a sua aplicação uniforme, uma acção a nível comunitário é a única forma possível de assegurar o mesmo nível de segurança e de prevenção da poluição marinha em toda a União.

Qual o valor acrescentado da acção proposta pela Comunidade e qual o custo de não se intervir?

A Agência contribuirá significativamente para a aplicação adequada da legislação comunitária em toda a União, para o desenvolvimento e difusão de "melhores práticas" entre os Estados-Membros e para a melhoria do sistema comunitário global de segurança marítima e de prevenção da poluição. Tal permitirá reduzir, por seu lado, o risco de acidentes marítimos, de poluição marinha e de perda de vidas humanas no mar.

Além disso, uma aplicação adequada e uniforme da legislação em vigor garantirá condições equitativas, reduzirá as distorções da concorrência resultantes das vantagens económicas de que beneficiam os navios não conformes e recompensará os agentes marítimos que actuem com seriedade.

É muito difícil quantificar o custo da inacção. A sua quantificação significaria, em primeiro lugar, dar uma resposta à pergunta de quantos acidentes a Agência irá evitar. No entanto, é possível afirmar que, mesmo que a Agência consiga apenas evitar um acidente grave - como o afundamento do ERIKA que causou danos avaliados em 400 milhões de euros - terá mais do que merecido o seu custo.

Quais as modalidades de acção à disposição da Comunidade (recomendação, apoio financeiro, regulamento, reconhecimento mútuo)?

Tendo em conta o objectivo da medida, o regulamento é o único instrumento possível para o atingir. A uniformidade e eficiência na aplicação da legislação comunitária em matéria de segurança marítima e prevenção da poluição não seriam atingidas através de um instrumento legislativo menos vinculativo. O regulamento é o instrumento legislativo geralmente utilizado para a instituição de uma agência na Comunidade.

Será necessária uma regulamentação uniforme ou é suficiente uma directiva que estabeleça os objectivos gerais deixando aos Estados-Membros as medidas de execução?

Tal como declarado no ponto anterior, a escolha do tipo de legislação é ditada pelo próprio objectivo da medida.

5. COMENTÁRIOS SOBRE O ARTICULADO

Capítulo I - Objectivos e tarefas

Artigo 1º

Este artigo refere que a necessidade de criação da Agência Europeia da Segurança Marítima decorre do facto de ser necessário garantir um nível elevado, uniforme e efectivo de segurança marítima e de prevenção da poluição na Comunidade. Além disso, este artigo esclarece que a

Agência deve constituir um apoio técnico e científico para os Estados-Membros e a Comissão no sentido da aplicação adequada da legislação comunitária no domínio da segurança marítima, do acompanhamento da sua aplicação e da avaliação da eficácia das medidas em vigor.

Artigo 2º

1. Este é o artigo essencial que define as tarefas que a Agência deve desempenhar com vista a atingir plenamente os objectivos estabelecidos no artigo anterior.

a) As tarefas da Agência consistem no acompanhamento do desenvolvimento contínuo da legislação internacional em matéria de segurança marítima e na realização de uma análise aprofundada dos projectos de investigação desenvolvidos no domínio da segurança marítima e da protecção do ambiente marinho. Com base nestas duas actividades, ou com base nas suas próprias capacidades especializadas, a Agência chamará a atenção da Comissão para a possibilidade de actualização da legislação comunitária, tomando em consideração a necessidade de garantir que essa legislação se mantenha eficaz.

b) A fim de acompanhar o funcionamento global do regime de inspecção pelo Estado do porto, a Agência efectuará visitas aos Estados-Membros a fim de examinar o modo como os Estados-Membros implementam as suas obrigações neste domínio. Estas visitas serão extremamente úteis para desenvolver "melhores práticas" e, mais tarde, para as difundir em toda a Comunidade. Com base na experiência adquirida, tanto através das visitas aos Estados-Membros como do acompanhamento global do regime comunitário de inspecção pelo Estado do porto, a Agência sugerirá à Comissão possíveis melhoramentos desse regime. A Agência porá igualmente a sua experiência ao dispor da Comissão e participará nos trabalhos dos órgãos técnicos do Memorando de Entendimento de Paris para a Inspecção de Navios pelo Estado do Porto.

A garantia de um nível elevado de desempenho das sociedades de classificação reconhecidas a nível comunitário implica a execução de duas tarefas: realizar inspecções a essas organizações, a fim de controlar o seu cumprimento das disposições da Directiva 94/57/CE do Conselho, e contribuir para um controlo contínuo do desempenho em termos de segurança e de prevenção da poluição. No que diz respeito a estas duas tarefas, a Agência fornecerá apoio à Comissão e aos Estados-Membros.

A Agência assistirá a Comissão e os Estados-Membros no sentido de garantir uma aplicação adequada de toda a restante legislação comunitária em matéria de segurança marítima, especialmente nos domínio da segurança de navios de passageiros e equipamentos marítimos, incluindo a legislação comunitária aplicável a tripulações.

c) A disponibilização de informações e dados objectivos, fiáveis e comparáveis sobre segurança marítima e poluição é o elemento-chave que permitirá à Comissão e aos Estados-Membros dar os passos necessários para melhorar as medidas existentes e avaliar a sua eficácia. Já existem várias bases de dados neste domínio e outras terão de ser desenvolvidas. A Agência organizará um programa de trabalho coerente, incluindo a fertilização cruzada de bases de dados existentes, a fim de proporcionar à Comunidade os dados e informações supramencionados, evitando simultaneamente qualquer duplicação de actividades já existentes. Com base nos dados recolhidos, a Agência assistirá a Comissão na publicação, com carácter semestral, de informações relacionadas com navios aos quais tenha sido recusado o acesso aos portos comunitários em aplicação das disposições da Directiva sobre Inspecção pelo Estado do Porto. Nesta mesma base, a Agência assistirá igualmente a

Comissão e os Estados-Membros na sua acção com vista a melhorar a identificação e investigação de navios responsáveis por descargas ilícitas.

d) A Agência assistirá a Comissão e os Estados-Membros no domínio da vigilância da navegação e do tráfego marítimo. Quanto a este aspecto, a Agência facilitará a cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão conforme previsto na legislação comunitária sobre o sistema europeu de notificação do tráfego marítimo europeu.

e) O Conselho de Ministros "Transportes", de 26 de Junho de 2000, solicitou à Comissão que estudasse o desenvolvimento, quando adequado, de uma base de dados europeia sobre acidentes e incidentes no mar, como um instrumento importante para a prevenção de acidentes futuros e para a concepção de novas iniciativas baseadas em avaliações formais da segurança. Esta tarefa é confiada à Agência, bem como a de concepção de uma metodologia comum para a investigação de acidentes marítimos na Comunidade. Com base na experiência adquirida, a Agência proporcionará apoio aos Estados-Membros em actividades que digam respeito a investigações relacionadas com acidentes marítimos graves nas águas da UE. Uma outra actividade importante da Agência neste domínio será a de analisar os relatórios existentes de investigação de acidentes a fim de estudar o modo de evitar acidentes semelhantes no futuro e de difundir os resultados da sua análise.

f) A Agência desempenha um papel activo na aplicação convergente e efectiva da legislação comunitária em matéria de segurança marítima em toda a Comunidade. A Agência organizará actividades de formação adequadas sobre questões relacionadas com o Estado do porto e o Estado de bandeira, dado que a formação é considerada o elemento primordial no sentido de um sistema comunitário harmonizado.

g) A Agência proporcionará assistência técnica aos Estados em fase de adesão no que diz respeito à sua aplicação da legislação comunitária no domínio da segurança marítima. Neste contexto, a Agência contribuirá para explicar os sistemas em vigor na Comunidade para aplicação da legislação sobre segurança marítima e difundirá as "melhores práticas" da Comunidade. No entanto, não está previsto que a Agência desenvolva actividades práticas nos Estados em fase de adesão, como sejam a disponibilização de pessoal para a execução de tarefas destinadas à restruturação das administrações marítimas existentes nesses países, pelo que a Agência se deverá limitar a um apoio meramente teórico. Finalmente, a Agência organizará actividades de formação adequadas nesses Estados.

2) A fim de garantir que os conhecimentos técnicos e científicos da Agência sejam postos à disposição da Comunidade, para fins de controlo da aplicação da legislação comunitária pelos Estados-Membros e sempre que necessário para actividades não especificamente previstas no seu programa de trabalho, a Agência é solicitada a executar tarefas específicas exclusivamente a pedido da Comissão. A Agência não pode ser encarregue da realização de tarefas a pedido de um Estado-Membro.

Artigo 3º

A fim de atingir os objectivos do regulamento e de realizar as tarefas nele definidas da melhor forma possível, a Agência efectuará visitas aos Estados-Membros. Estas visitas incidirão na implementação das obrigações de inspecção pelo Estado do porto que são da responsabilidade dos Estados-Membros, mas também noutros aspectos ligados à aplicação da legislação comunitária no domínio da segurança marítima e da prevenção da poluição. Estas visitas permitirão à Agência inteirar-se do funcionamento das administrações marítimas dos Estados-Membros e identificar possíveis deficiências do sistema comunitário, bem como as "melhores

práticas" implementadas pelos Estados-Membros. Com base na experiência adquirida, a Agência poderá sugerir possíveis melhoramentos do sistema global e, numa segunda fase, difundir as "melhores práticas". A Comissão analisará os relatórios elaborados pela Agência após cada visita, a fim de decidir quanto à necessidade de eventuais medidas de seguimento.

Artigo 4º

Dado que a Agência tem a missão de desenvolver e explorar bases de dados e dado que certos dados podem ser de natureza pessoal, é importante especificar que as informações recolhidas, no âmbito da aplicação do presente regulamento, pela Comissão e pela Agência estarão sujeitas ao disposto na Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados[3].

Capítulo II: Estrutura interna e funcionamento

Artigo 5º

Este artigo especifica que a Agência é um organismo independente da Comunidade. As autoridades competentes deverão decidir sobre a localização da sua sede o mais tardar seis meses após a adopção do regulamento, com base numa proposta da Comissão. Além disso, é especificado que a Agência, na sequência de um pedido específico da Comissão, pode decidir estabelecer centros regionais em alguns Estados-Membros a fim de desempenhar tarefas ligadas à vigilância da navegação e do tráfego marítimo e, especialmente, a fim de garantir as melhores condições de tráfego em zonas sensíveis, conforme previsto na legislação comunitária sobre o sistema europeu de notificação do tráfego marítimo.

Artigo 6º

O estatuto aplicável aos funcionários das instituições da Comunidade será aplicado ao pessoal da Agência. Pensa-se que apenas um pequeno número destes funcionários serão destacados das instituições comunitárias a título temporário. O restante pessoal será recrutado, a título temporário, nas administrações nacionais ou na indústria, com base na sua experiência e mérito.

Artigo 7º

Estas disposições estabelecem que a Agência, tal como as Comunidades Europeias, deverá também beneficiar dos privilégios e imunidades das Comunidades Europeias, definidos no Protocolo relativo aos Privilégios e Imunidades das Comunidades Europeias.

Artigo 8º

O regime de responsabilidade contratual e extracontratual da Agência corresponde ao regime aplicável à Comunidade nos termos do artigo 288º do Tratado.

Artigo 9º

Cabe ao Conselho de Administração da Agência decidir sobre o regime linguístico da mesma. O regime linguístico deverá permitir à Agência trabalhar de forma eficiente e rápida.

---

3 JO L 281 de 23.11.1995.

Artigo 10º

Este artigo estabelece os poderes do Conselho de Administração, que faz parte dos órgãos de gestão da Agência. O Conselho de Administração exerce uma função de supervisão na nomeação do Director Executivo, na aprovação do relatório anual e do programa de trabalho - após aprovação pela Comissão - e nas decisões orçamentais. Além disso, garantirá que a Agência funcione com a necessária transparência e neutralidade e adoptará, em consequência, procedimentos sobre o modo de tomada de decisão pelo Director Executivo.

Artigo 11º

Esta disposição especifica que o Conselho de Administração será composto por quatro representantes da Comissão, quatro representantes do Conselho, quatro representantes nomeados pelo Parlamento Europeu e quatro representantes da indústria nomeados pela Comissão.

Artigo 12º

Este artigo especifica que o Conselho de Administração elegerá o seu Presidente e Vice-Presidente entre os seus membros.

Artigo 13º

Este artigo prevê a realização de reuniões ordinárias e extraordinárias do Conselho de Administração, que devem contar com a presença do Director Executivo e às quais poderão assistir observadores externos. O Director Executivo não participa na votação.

Artigo 14º

As decisões do Conselho de Administração serão adoptadas por maioria de dois terços dos seus membros, tendo cada membro direito a um voto.

Artigo 15º

Esta disposição define as funções e competências do Director Executivo, que não deverá aceitar instruções de nenhum governo nem de nenhuma outra organização. No entanto, é obrigado a seguir quaisquer instruções ou pedidos de assistência formulados pela Comissão relativamente às tarefas definidas no artigo 2º. O Director Executivo assume igualmente a direcção da Agência, sendo deste modo responsável pela preparação e execução do orçamento e do programa de trabalho, assim como por todos os assuntos relacionados com o pessoal.

Artigo 16º

O Director Executivo, bem como o ou os chefes de unidade, são nomeados pelo Conselho de Administração, o qual exerce o poder disciplinar sobre eles. A nomeação do director executivo tem um período de duração limitado e renovável.

Artigo 17º

Os Estados-Membros e pessoas singulares ou colectivas terão a possibilidade de recorrer contra quaisquer actos da Agência que os afectem directa e individualmente. Em consequência, qualquer acto decidido pelo Director Executivo ou pelo Conselho de Administração pode ser levado à Comissão a fim de examinar a sua legalidade.

Artigo 18º

Este artigo estipula que a Agência estará aberta à participação dos países europeus que tenham acordos com a Comunidade Europeia, mediante os quais tenham adoptado e estejam a aplicar o direito comunitário no domínio abrangido pelo presente regulamento.

Capítulo III: Disposições financeiras

Artigo 19º

O orçamento da Agência será principalmente financiado através de um subsídio da Comunidade. Os serviços prestados pela Agência (como publicações, formação e outros) podem ser financiados através do pagamento de taxas.

A Agência necessita de um orçamento suficiente para contratar o seu pessoal, conforme descrito supra, com vista a desempenhar as suas tarefas e a garantir um funcionamento eficiente e adequado.

O Director Executivo elaborará um anteprojecto de orçamento que será aprovado pelo Conselho de Administração e apresentado, em seguida, à Comissão. Esta dar-lhe-á o seguimento normal de acordo com o procedimento orçamental habitual. É aplicável o artigo 279º do Tratado CE.

Artigo 20º

Este artigo especifica que o Director Executivo será responsável pela execução do orçamento. O controlo financeiro será assegurado pelo Auditor Financeiro da Comissão. O Tribunal de Contas examinará as contas da Agência e publicará um relatório anual. O Conselho de Administração dará quitação ao Director Executivo pela execução do orçamento da Agência, mediante recomendação do Parlamento Europeu.

Artigo 21º

Este artigo estabelece que, no prazo de cinco anos a contar da data em que a Agência assumiu as suas responsabilidades, a Agência, em colaboração com a Comissão, procederá a uma avaliação independente da execução do presente regulamento. Com base nos dados dessa avaliação, o Conselho de Administração enviará à Comissão recomendações relativamente a alterações a introduzir no presente regulamento, na Agência e nas suas práticas de trabalho.

Artigo 22º

Este artigo especifica que, para fins de orientação da Agência na preparação e execução do orçamento, o Conselho de Administração adoptará um Regulamento Financeiro, após ter obtido a autorização da Comissão e o parecer favorável do Tribunal de Contas.

Título IV - Disposições finais

Artigo 23º

Este artigo especifica que o regulamento entrará em vigor nos termos definidos no artigo 24º, mas a Agência só iniciará a sua actividade 12 meses mais tarde, a fim de dar tempo suficiente para o seu estabelecimento.

Artigo 24º

Este artigo estabelece a data de entrada em vigor do regulamento.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

É apensa à presente proposta uma ficha financeira. Não foi apensa uma ficha de avaliação do impacto dado que a proposta não afecta as empresas.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o nº 2 do seu artigo 80º,

Tendo em conta a proposta da Comissão[1],

Tendo em conta a parecer do Comité Económico e Social[2],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[3],

Deliberando de acordo com o procedimento previsto no artigo 251º do Tratado[4],

Considerando o seguinte:

(1) A Comunidade adoptou um grande número de medidas legislativas com vista a melhorar a segurança e a prevenção da poluição no transporte marítimo. Para ser eficaz, essa legislação deve ser aplicada de uma forma adequada e uniforme em toda a Comunidade. Desse modo será possível garantir condições equitativas, reduzir as distorções da concorrência resultantes das vantagens económicas de que beneficiam os navios não conformes e recompensar os agentes marítimos que actuem com seriedade.

(2) Determinadas tarefas actualmente desempenhadas a nível comunitário ou nacional podem ser executadas por um organismo especializado de peritos. Na realidade, verifica-se a necessidade de um apoio técnico e científico e de um nível de especialização elevado e estável a fim de aplicar adequadamente a legislação comunitária nos domínios da segurança marítima e da prevenção da poluição, bem como de acompanhar a sua aplicação e avaliar a eficácia das medidas em vigor. Verifica-se assim, no contexto da actual estrutura institucional da Comunidade e de equilíbrio de poderes, a necessidade de criação da Agência Europeia da Segurança Marítima.

(3) Em termos gerais, a Agência será o organismo técnico que dotará a Comunidade dos meios necessário para actuar de forma eficaz com vista a melhorar a regulamentação global no domínio da segurança marítima e da prevenção da poluição. A Agência assistirá a Comissão no processo permanente de actualização da legislação

---

1 JO C […], de […], p. […].
2 JO C […], de […], p. […].
3 JO C […], de […], p. […].
4 JO C […], de […], p. […].

comunitária no domínio da segurança marítima e proporcionará o apoio necessário a fim de garantir uma aplicação convergente e efectiva dessa legislação em toda a Comunidade. A Agência contribuirá, em especial, para o reforço do regime comunitário geral de inspecção pelo Estado do porto e para o acompanhamento das sociedades de classificação reconhecidas a nível comunitário.

(4) Para uma concretização adequada dos objectivos para os quais a Agência foi criada, é oportuno que a Agência desempenhe uma série de outras tarefas importantes destinadas a melhorar a segurança marítima e a prevenção da poluição nas águas comunitárias. A Agência organizará actividades de formação adequadas sobre a inspecção de navios pelo Estado do porto e sobre questões relacionadas com o Estado de bandeira. A Agência fornecerá à Comissão e aos Estados-Membros informações e dados objectivos, fiáveis e comparáveis sobre segurança marítima e prevenção da poluição, a fim de lhes permitir tomarem as iniciativas necessárias para melhorar as medidas existentes e avaliar a sua eficácia. A Agência promoverá a cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão conforme previsto na legislação comunitária sobre o sistema europeu de notificação do tráfego marítimo europeu. A Agência cooperará com a Comissão e com os Estados-Membros nas actividades relativas a investigações relacionadas com acidentes marítimos graves nas águas da UE. A Agência porá os conhecimentos da Comunidade em matéria de segurança marítima ao dispor dos Estados em fase de adesão e estará aberta à participação desses Estados.

(5) A Agência promoverá o estabelecimento de uma melhor cooperação entre os Estados-Membros e desenvolverá e difundirá as melhores práticas na Comunidade. Tal contribuirá, por seu lado, para melhorar o sistema geral de segurança marítima na Comunidade, bem como para reduzir o risco de acidentes marítimos, de poluição marinha e de perda de vidas humanas no mar.

(6) A fim de desempenhar correctamente as funções que forem confiadas à Agência, é necessário que os seus funcionários efectuem visitas aos Estados-Membros a fim de acompanharem o funcionamento global do sistema comunitário de segurança marítima e de prevenção da poluição.

(7) Quanto à responsabilidade contratutal da Agência, que é regida pelo direito aplicável ao contrato celebrado pela mesma, o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias é competente para deliberar por força de uma cláusula compromissória constante do contrato. O Tribunal de Justiça é também competente para conhecer dos litígios relativos à reparação dos danos decorrentes da responsabilidade extracontratutal da Agência.

(8) De modo a poderem exercer um controlo eficaz sobre a actividade da Agência, os Estados-Membros, a Comissão e o Parlamento Europeu estarão representados num Conselho de Administração dotado dos poderes necessários para elaborar o orçamento, verificar a sua execução, adoptar as regras financeiras apropriadas, definir procedimentos de trabalho transparentes no tocante à tomada de decisões pela Agência, aprovar o seu programa de trabalho e nomear o Director Executivo.

(9) O bom funcionamento da Agência exige que seja concedido ao seu director um elevado nível de independência e flexibilidade quanto à organização do funcionamento interno da Agência. Com esse fim em vista, o Director Executivo tomará todas as medidas necessárias para garantir a boa execução do programa de trabalho da Agência, procederá à preparação de um projecto de relatório geral anual a apresentar

ao Conselho de Administração, elaborará previsões das receitas e despesas da Agência e executará o orçamento.

(10) A fim de assegurar a plena autonomia e independência da Agência, considera-se necessário dotá-la de um orçamento próprio, cujas receitas sejam essencialmente constituídas por uma contribuição da Comunidade.

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I: OBJECTIVOS E TAREFAS

Artigo 1º
Objectivos

1. O presente regulamento institui a Agência Europeia da Segurança Marítima, a seguir designada a "Agência", com vista a garantir um nível elevado, uniforme e eficaz de segurança marítima, bem como de prevenção da poluição na Comunidade.

2. A Agência proporcionará aos Estados-Membros e à Comissão o apoio técnico e científico necessário, bem como um elevado nível de especialização, a fim de os assistir na aplicação correcta da legislação comunitária no domínio da segurança marítima, no controlo da sua aplicação e na avaliação da eficácia das medidas em vigor.

Artigo 2º
Tarefas

1. A fim de garantir a realização dos objectivos descritos no artigo 1º, a Agência executará as seguintes tarefas:

a) Assistir a Comissão no processo de actualização da legislação comunitária no domínio da segurança marítima, nomeadamente no que diz respeito à evolução da legislação internacional neste domínio. Esta tarefa incluirá a análise dos projectos de investigação desenvolvidos no domínio da segurança marítima e da protecção do meio marinho.

b) Assistir a Comissão na aplicação eficaz da legislação comunitária sobre segurança marítima em toda a Comunidade. Em particular, a Agência:

   1) controlará o funcionamento geral do regime comunitário de inspecção pelo Estado do porto, incluindo visitas aos Estados-Membros, e sugerirá à Comissão possíveis melhoramentos neste domínio;

   2) fornecerá à Comissão o apoio técnico necessário para fins de participação nos trabalhos dos órgãos técnicos do Memorando de Entendimento de Paris para a Inspecção de Navios pelo Estado do Porto;

3) assistirá a Comissão nos seguintes domínios:

- execução das inspecções das sociedades de classificação reconhecidas ou que devem ser reconhecidas a nível comunitário, com base na Directiva 94/57/CE do Conselho;

- sem prejuízo do disposto na Directiva 94/57/CE, controlo contínuo da qualidade das prestações em matéria de segurança e prevenção da poluição das sociedades de classificação reconhecidas ou que devem ser reconhecidas, com base na Directiva 94/57/CE do Conselho;

- controlo contínuo de uma aplicação adequada da legislação comunitária sobre a segurança dos navios de passageiros, em especial das Directivas 98/18/CE e 99/35/CE do Conselho;

- controlo contínuo de uma aplicação adequada da Directiva 96/98/CE do Conselho relativa aos equipamentos marítimos;

- realização de qualquer outra tarefa que seja atribuída à Comissão pela legislação comunitária em matéria de segurança marítima, incluindo a legislação comunitária relativa às tripulações dos navios.

c) Proporcionar à Comissão e aos Estados-Membros informações objectivas, fiáveis e comparáveis, bem como dados sobre a segurança marítima, que lhes permitam tomar as medidas necessária com vista a melhorar a segurança no mar e a avaliar a eficácia das medidas em vigor. Essas tarefas incluirão a recolha, o registo e a avaliação de dados técnicos nos domínios da segurança marítima e do tráfego marítimo, mas também no domínio da poluição marinha tanto acidental como intencional, a exploração sistemática das bases de dados existentes, incluindo a sua "fertilização cruzada" e, caso adequado, o desenvolvimento de bases de dados suplementares. Com base nos dados coligidos, a Agência assistirá também a Comissão na publicação semestral de informações relativas aos navios cujo acesso aos portos da Comunidade foi recusado em aplicação da Directiva sobre a inspecção dos navios pelo Estado do porto. Nesta mesma base, a Agência assistirá igualmente a Comissão e os Estados-Membros nas acções desenvolvidas por estes com vista a melhorar a identificação e investigação de navios responsáveis por descargas ilícitas.

d) Realizar as tarefas ligadas à vigilância da navegação e do tráfego marítimo, decorrentes da Directiva 2001/xx/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento, controlo e informação para o tráfego marítimo, a fim de promover a cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão neste domínio.

e) Conceber, em cooperação com a Comissão e os Estados-Membros, uma metodologia comum para a investigação de acidentes marítimos no interior da Comunidade, apoiar os Estados-Membros nas actividades relacionadas com inquéritos a acidentes marítimos graves ocorridos nas águas sob soberania dos Estados-Membros, bem como proceder à análise dos relatórios de inquérito de acidentes existentes.

f) Organizar acções de formação adequadas nos domínios respeitantes às competências do Estado do porto e do Estado de bandeira;

g) Fornecer aos Estados candidatos à adesão um apoio técnico para a aplicação da legislação comunitária no domínio da segurança marítima. Esta tarefa incluirá a organização de acções de formação adequadas.

2. Para fins de execução das tarefas previstas nas alíneas a), b), d) e g), a Agência actuará apenas a pedido da Comissão. Em função das circunstâncias e exclusivamente a pedido da Comissão, a Agência poderá executar quaisquer outras tarefas específicas.

Artigo 3º
Visitas nos Estados-Membros

1. A fim de executar as tarefas que lhe são confiadas, a Agência efectua visitas aos Estados-Membros. As autoridades nacionais dos Estados-Membros devem facilitar o trabalho do pessoal da Agência, a fim de que essas visitas decorram da melhor forma possível. Os funcionários da Agência estão habilitados a:

   a) examinar os processos, dados, documentos e qualquer outro material pertinente que diga respeito à aplicação da regulamentação comunitária sobre segurança marítima e prevenção da poluição marinha;

   b) obter cópias ou extractos de tais processos, dados, documentos ou outro material;

   c) solicitar esclarecimentos orais no local;

   d) aceder a quaisquer instalações, terrenos ou meios de transporte.

2. A Agência informa o Estado-Membro em causa da visita prevista, da identidade dos funcionários mandatados, bem como da data do seu início. Os funcionários da Agência mandatados para a execução dessas visitas exercem os seus poderes mediante a apresentação de uma decisão do Director Executivo da Agência especificando o objectivo e as finalidades da sua missão.

3. No fim de cada visita, a Agência redige um relatório e envia-o à Comissão.

Artigo 4º
Divulgação e protecção das informações

1. As informações recolhidas, no âmbito da aplicação do presente regulamento, pela Comissão e pela Agência estão sujeitas às disposições da Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados[5];

2. Os funcionários e outros agentes da Agência estão obrigados, mesmo após a cessação das suas funções, a não divulgar as informações abrangidas pela obrigação de sigilo profissional, especialmente as informações respeitantes a empresas, suas relações comerciais ou elementos de custos.

---

5 JO L 281 de 23.11.1995.

CAPÍTULO II: ESTRUTURA INTERNA E FUNCIONAMENTO

Artigo 5º
Estatuto jurídico, sede, centros regionais

1. A Agência é um organismo da Comunidade dotado de personalidade jurídica.

2. O local da sede da Agência será decidido pelas autoridades competentes o mais tardar seis meses após a adopção do presente regulamento, sob proposta da Comissão.

3. Em cada Estado-Membro, a Agência goza da capacidade jurídica mais vasta concedida às pessoas colectivas no direito nacional. A pedido da Comissão, a Agência pode decidir, após acordo dos Estados-Membros em causa, criar os centros regionais necessários para a execução das tarefas ligadas à vigilância da navegação e do tráfego marítimo, especialmente a fim de assegurar condições óptimas de tráfego nas zonas sensíveis, conforme previsto na Directiva 2001/xx/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento, controlo e informação para o tráfego marítimo.

4. A Agência é representada pelo seu Director Executivo.

Artigo 6º
Pessoal

1. Será aplicado ao pessoal da Agência o estatuto aplicável aos funcionários e outros agentes das Comunidades Europeias. O Conselho de Administração, com o acordo com a Comissão, decide sobre as modalidades de aplicação necessárias.

2. Sem prejuízo do disposto no artigo 16º, as competências conferidas à autoridade investida do poder de nomeação pelo estatuto, bem como pelo regime aplicável aos outros agentes, são exercidas pela Agência no que diz respeito ao seu próprio pessoal.

3. O pessoal da Agência é composto, em parte, por funcionários comunitários destacados pelas instituições e afectados à Agência na qualidade de agentes temporários e, em parte, por outros agentes recrutados pela Agência.

Artigo 7º
Privilégios e imunidades

É aplicável à Agência e ao seu pessoal o Protocolo relativo aos Privilégios e Imunidades das Comunidades Europeias.

Artigo 8º
Responsabilidade

1. A responsabilidade contratual da Agência rege-se pela lei aplicável ao contrato em causa.

2. O Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias é competente para deliberar por força de cláusula compromissória constante dos contratos celebrados pela Agência.

3. Em matéria de responsabilidade extracontratual, a Agência deve reparar, de acordo com os princípios gerais comuns aos direitos dos Estados-Membros, os danos causados pelos seus serviços ou pelos seus agentes no exercício das suas funções.

4. O Tribunal de Justiça é competente para conhecer dos litígios relativos à reparação dos danos referidos no nº 3.

5. A responsabilidade pessoal dos agentes em relação à Agência rege-se pelas disposições do estatuto ou do regime que lhes é aplicável.

Artigo 9º
Línguas

1. O regime linguístico da Agência será decidido pelo seu Conselho de Administração.

2. Os serviços de tradução necessários ao funcionamento da Agência serão assegurados pelo Centro de Tradução dos órgãos comunitários.

Artigo 10º
Criação e competências do Conselho de Administração

1. A Agência dispõe de um Conselho de Administração.

2. O Conselho de Administração:

a) nomeia o Director Executivo nos termos do artigo 16º;

b) aprova, antes de 31 de Março de cada ano, o relatório geral da Agência referente ao ano anterior e envia-o à Comissão, ao Conselho e ao Parlamento Europeu;

c) adopta, antes de 30 de Outubro de cada ano e após aprovação pela Comissão, o programa de trabalho da Agência para o ano seguinte e envia-o à Comissão, ao Conselho e ao Parlamento Europeu;

d) aprova o orçamento definitivo da Agência antes do início do exercício financeiro, ajustando-o, caso necessário, em função da contribuição comunitária e das outras receitas da Agência;

e) estabelece procedimentos para a tomada de decisões pelo Director Executivo;

f) exerce as suas funções em matéria orçamental, de acordo com o disposto nos artigos 19º, 20º e 22º;

g) exerce a autoridade disciplinar sobre o Director Executivo e os chefes de unidade referidos no nº 3 do artigo 15º.

Artigo 11º
Composição do Conselho de Administração

O Conselho de Administração é composto por quatro representantes da Comissão, quatro representantes do Conselho, quatro representantes do Parlamento Europeu, quatro representantes dos sectores profissionais mais relevantes nomeados pela Comissão, bem como pelos seus suplentes. A duração do mandato é de cinco anos. Este mandato é renovável uma vez.

Artigo 12º
Presidência do Conselho de Administração

1. O Conselho de Administração elegerá de entre os seus membros um presidente e um vice-presidente. O vice-presidente substitui de direito o presidente em caso de impedimento.

2. A duração do mandato do presidente e do vice-presidente é de três anos e termina, de qualquer modo, no momento em que deixarem de ser membros do Conselho de Administração. Este mandato é renovável uma vez.

Artigo 13º
Reuniões

1. O Conselho de Administração reúne-se por convocação do seu presidente.

2. O Director Executivo da Agência toma parte nas deliberações. O Director Executivo não participa na votação.

3. O Conselho de Administração reúne-se em sessão ordinária uma vez por ano. Pode também reunir-se por iniciativa do seu presidente ou a pedido da Comissão ou de um terço dos Estados-Membros.

4. O Conselho de Administração pode convidar observadores para assistirem às suas reuniões.

Artigo 14º
Votação

1. O Conselho de Administração delibera por maioria de dois terços.

2. Cada membro dispõe de um único voto.

Artigo 15º
Funções e competências do Director Executivo

1. A Agência é gerida pelo seu Director Executivo, que não solicita nem aceita instruções de nenhum governo nem de nenhum outro organismo. Todavia, deve executar todas as instruções ou pedidos de assistência formulados pela Comissão relacionados com as tarefas enumeradas no artigo 2º.

2. O Director Executivo tem, nomeadamente, as seguintes funções e competências:

a) O Director Executivo prepara o programa de trabalho e apresenta-o ao Conselho de Administração após aprovação pela Comissão, toma as disposições necessárias para a sua execução e responde a todos os pedidos de assistência da Comissão.

b) O Director Executivo decide sobre a realização das visitas previstas no artigo 3º, após acordo prévio da Comissão.

c) O Director Executivo toma as medidas necessárias, nomeadamente através da adopção de instruções administrativas internas e da publicação de comunicações, com vista a assegurar o funcionamento da Agência de acordo com as disposições do presente regulamento.

d) O Director Executivo organiza um sistema efectivo de acompanhamento que lhe permita comparar as realizações da Agência face aos seus objectivos operacionais. Nesta base, o Director Executivo prepara, anualmente, um projecto de relatório geral que apresenta ao Conselho de Administração. O Director Executivo estabelece medidas práticas de avaliação regular que correspondam às normas profissionais reconhecidas.

e) O Director Executivo exerce, em relação ao pessoal, os poderes previstos no nº 2 do artigo 6º.

f) O Director Executivo elabora a previsão das receitas e despesas da Agência, de acordo com o estabelecido no artigo 19º, e executa o orçamento em aplicação do artigo 20º.

3. O Director Executivo pode ser assistido por um ou mais chefes de unidade. Em caso de ausência ou impedimento do Director Executivo, um dos chefes de unidades substituí-lo-á nas suas funções.

Artigo 16º
Nomeação no seio da Agência

1. O Director Executivo da Agência é nomeado pelo Conselho de Administração sob proposta da Comissão. Cabe ao Conselho de Administração o poder de demitir o Director Executivo, deliberando sobre proposta da Comissão.

2. A duração do mandato do Director Executivo é de cinco anos. Este mandato é renovável uma vez.

Artigo 17º
Controlo da legalidade

1. Todos os actos da Agência são susceptíveis de ser submetidos à Comissão por qualquer Estado-Membro, membro do Conselho de Administração ou terceiro directa e individualmente afectado, com vista ao controlo da sua legalidade. O assunto deve ser levado à Comissão num prazo de quinze dias a contar da data em que o interessado teve conhecimento do acto contestado. A Comissão tomará uma decisão

num prazo de um mês. A ausência de decisão nesse prazo equivale a uma decisão implícita de rejeição.

2. As disposições do nº 1 não são aplicáveis às questões relativas ao pessoal.

Artigo 18º
Participação de países terceiros

1. A Agência está aberta à participação dos países europeus que tenham acordos com a Comunidade Europeia, mediante os quais tenham adoptado e estejam a aplicar o direito comunitário no domínio abrangido pelo presente regulamento.

2. De acordo com as disposições relevantes destes acordos, serão celebrados convénios que, *inter alia*, definirão a natureza e o âmbito das regras específicas para participação desses países nos trabalhos da Agência, incluindo as disposições relativas às contribuições financeiras e ao pessoal.

CAPÍTULO III: DISPOSIÇÕES FINANCEIRAS

Artigo 19º
Orçamento

1. As receitas da Agência provêm de:

   - uma contribuição da Comunidade;

   - das taxas cobradas pela Agência pelos serviços de publicação, formação profissional, bem como por quaisquer outros serviços prestados.

2. As despesas da Agência incluem os encargos com o pessoal, as despesas administrativas, as despesas com as infra-estruturas e as despesas de funcionamento.

3. O Director Executivo elabora uma previsão das receitas e das despesas da Agência para o exercício orçamental seguinte e apresenta-a ao Conselho de Administração acompanhada de um quadro de pessoal.

4. O orçamento deve ser equilibrado em termos de receitas e despesas.

5. O Conselho de Administração adopta, o mais tardar em 31 de Março, o projecto de orçamento e apresenta-o à Comissão, que inscreve com essa base as previsões correspondentes no anteprojecto de orçamento geral das Comunidades Europeias, o qual é apresentado ao Conselho e ao Parlamento Europeu nos termos previstos no artigo 272º do Tratado.

6. O Conselho de Administração aprova o orçamento da Agência, ajustando-o, se necessário, em função da contribuição comunitária.

Artigo 20º
Execução e controlo orçamental

1. Cabe ao Director Executivo dar execução ao orçamento da Agência.

2. O controlo da autorização e do pagamento de todas as despesas, bem como o controlo da verificação e da cobrança de todas as receitas da Agência são exercidos pelo Auditor Financeiro da Comissão.

3. Até 31 de Março de cada ano, o mais tardar, o Director Executivo envia à Comissão, ao Conselho de Administração e ao Tribunal de Contas as contas detalhadas da totalidade das receitas e despesas da Agência no exercício anterior.

   O Tribunal de Contas examina-as nos termos previstos no artigo 248º do Tratado e publica anualmente o relatório sobre as actividades da Agência.

4. O Parlamento Europeu, sob recomendação do Conselho de Administração, dá quitação ao Director Executivo da Agência da execução do orçamento.

Artigo 21º
Avaliação

1. No prazo de cinco anos a contar da data em que a Agência assumiu as suas responsabilidades, a Agência, em colaboração com a Comissão, procederá a uma avaliação independente da execução do presente regulamento.

2. A avaliação incidirá no impacto que o presente regulamento, a Agência e as suas práticas de trabalho terão tido no estabelecimento de um elevado nível de segurança marítima. O Conselho de Administração emite mandatos específicos com o acordo da Comissão.

3. O Conselho de Administração recebe os dados da avaliação e envia à Comissão recomendações relativamente a alterações a introduzir no presente regulamento, na Agência e nas suas práticas de trabalho. São tornados públicos tanto os dados da avaliação como as recomendações.

Artigo 22º
Disposições financeiras

O Conselho de Administração, após aprovação da Comissão e parecer do Tribunal de Contas, adopta o Regulamento Financeiro da Agência, que precisará, nomeadamente, o procedimento a seguir na elaboração e execução do orçamento da Agência, nos termos previstos no artigo 142º do Regulamento Financeiro aplicável ao Orçamento Geral da União Europeia.

CAPÍTULO IV: DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 23º
Início da actividade da Agência

A Agência estará operacional no prazo de doze meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

Artigo 24º
Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia após a sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias.*

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

Feito em Bruxelas, […]

Pelo Parlamento Europeu,	*Pelo Conselho*
A Presidente	*O Presidente*
[…]	*[…]*

FICHA FINANCEIRA

1. DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima.

2. RUBRICAS ORÇAMENTAIS IMPLICADAS

Será criada uma nova rubrica orçamental B2 no âmbito do título B2-7 "Transportes".

3. BASE JURÍDICA

Tratado CE: nº 2 do artigo 80º.

4. DESCRIÇÃO DA ACÇÃO

4.1 Objectivo geral da acção

A Agência Europeia da Segurança Marítima será criada com o objectivo de estabelecer um nível elevado, uniforme e eficaz no domínio da segurança marítima, dentro e fora da Comunidade.

4.2 Período abrangido pela acção e modalidades previstas para a sua renovação

A acção terá um período de duração ilimitado (contribuição anual).

5. CLASSIFICAÇÃO DA DESPESA OU DA RECEITA

5.1 Despesa não obrigatória

5.2 Dotações diferenciadas

6. NATUREZA DA DESPESA OU DA RECEITA

Contribuição comunitária destinada a equilibrar o orçamento da Agência em receitas e despesas (ver infra).

7. INCIDÊNCIA FINANCEIRA

7.1 Método de cálculo do custo total da acção (relação entre os custos unitários e o custo total)

1) Possibilidades de desenvolvimento da Agência.

A estrutura e a organização deste organismo, conforme apresentadas na proposta de regulamento, baseiam-se numa solicitação de todas as partes interessadas no sentido

de criar uma organização capaz de actuar de uma forma rápida e eficiente no que diz respeito aos aspectos da segurança marítima previstos no presente regulamento.

O estabelecimento da Agência processar-se-á em três fases.

Os seis primeiros meses do primeiro ano constituirão a primeira fase, que será um período de transição durante o qual a Agência se dedicará apenas a tarefas administrativas, tais como o aluguer de instalações, o recrutamento de um primeiro grupo de agentes qualificados e a instalação do equipamento necessário. Por iniciativa do Director Executivo, a Agência elaborará também um regulamento interno adequado que lhe permita cumprir as suas tarefas.

Durante o segundo ano, que constituirá a segunda fase, a Agência deverá estar em condições de começar a realizar os objectivos e tarefas previstos no presente regulamento.

No terceiro ano, que constituirá a terceira fase, a Agência deverá estar em condições de realizar a totalidade dos seus objectivos e tarefas.

A Agência deverá assim estar totalmente operacional no prazo de 30 meses e assumirá o conjunto das suas funções durante o ano de 2005.

2) Estimativa dos custos (calculada com base na plena operacionalidade da Agência, prevista para 2005):

a) Recursos humanos

i) Pessoal a tempo inteiro

O pessoal da Agência será composto, em parte, por funcionários comunitários destacados pelas instituições e afectados à Agência na qualidade de agentes temporários e, em parte, por outros agentes recrutados pela Agência.

Não obstante a necessidade de assegurar que a Agência disponha dos serviços de pessoal qualificado em número suficiente e por períodos alargados, estes agentes serão recrutados com base em contratos a termo certo, por períodos renováveis, a fim de assegurar a contínua renovação do quadro de pessoal que estará a par da evolução a nível regulamentar, jurídico e tecnológico no domínio da segurança marítima.

(Considera-se a possibilidade de destacar junto da Agência um pequeno número de agentes da Comissão a fim de garantir ligações estreitas entre as duas organizações.)

O número de agentes necessários é estimado em 55[1] (ver quadro infra). Esta avaliação baseia-se numa comparação com outros organismos semelhantes, com a proposta relativa à Agência para a Segurança da Aviação e com as tarefas específicas que serão confiadas à Agência Europeia da Segurança Marítima.

Tomando como custo médio a despesa anual de 0,108 milhões de euros relativa aos agentes da Comissão, estima-se que a despesa total anual relativa ao pessoal

[1] A maioria dos agentes será contratada na qualidade de agentes temporários, de acordo com as regras do Estatuto dos funcionários das Comunidades Europeias.

contratado a tempo inteiro ascenda a 5,9 milhões de euros, incluindo as despesas com as instalações e as respectivas despesas administrativas (serviços de correio, telecomunicações, TI ...).

QUADRO: Previsão dos recursos humanos necessários - Distribuição por domínios de actividade e categorias

2OO4	TOTAL	A	B	C	D
Administração[2]	14	3	4	5	2
- Gestão (o director e 2 secretários figuram neste ponto)	3	1	0	2	
- Recursos humanos e financeiros	8	1	3	2	2
- Informação	3	1	1	1	
Tarefas da Agência:	41[3]	24	10	7	
- Actualização da legislação comunitária no domínio da segurança marítima, em relação com a evolução da legislação internacional. Análise da situação da investigação no domínio da segurança marítima.	7	4	2	1	
- Tarefas ligadas à inspecção pelo Estado do porto e actividades de formação neste domínio.	7	4	2	1	
- Tarefas de controlo das sociedades de classificação.	5	3	1	1	
- Assistir a Comissão na execução das suas tarefas relacionadas com a legislação sobre segurança marítima.	9	6	2	1	
- Recolha de informações no domínio da segurança marítima e do tráfego marítimo e exploração de bases de dados.	5	2	2	1	
- Elaboração de uma metodologia comum para os inquéritos sobre acidentes marítimos e coordenação dos inquéritos.	4	2	1	1	
- Assistência aos países candidatos à adesão.	2	1		1	
- Ambiente: Análise da investigação no domínio do ambiente marítimo, assistência técnica à Comissão, relativamente à legislação europeia e internacional neste domínio.	2	2			
TOTAL	55	27	14	12	2

[2] Incluindo o director da Agência e 2 secretários.

[3] Incluindo 2 chefes de unidade.

b) Despesas de equipamento[4]

A aquisição de bens móveis e as despesas conexas serão importantes durante a fase de estabelecimento da Agência (primeiro ano), após o que diminuirão progressivamente. Prevê-se uma dotação orçamental de 260 000 euros para o primeiro ano e de 100 000 euros para os dois anos seguintes, ou seja um total de 360.000 euros. Em 2005 e anos seguintes, os custos de equipamento elevar-se-ão a 80 000 euros.

c) Despesas de funcionamento

Essas despesas incluem os custos decorrentes das conferências, estudos, traduções e publicações. As despesas de funcionamento poderão ser repartidas da seguinte forma:

- Tradução: Os custos anuais são estimados em 50 000 euros, para um custo unitário de 79 euros por página, ou seja um volume aproximado de 600 páginas (relatório anual, eventuais estudos, actas de colóquios, brochuras informativas).

- Publicações: A Agência publicará o seu relatório geral, documentos de informação e dossiers técnicos em suporte papel e na Internet. Os custos de publicação estão avaliados em 120 000 euros.

- Desenvolvimento de bases informatizadas: A Agência deverá criar bases informatizadas que reunam um determinado número de dados sobre a segurança marítima. Para além das aquisições de computadores incluídos nas despesas de equipamento, justificar-se-á o desenvolvimento, numa primeira estimativa, de três bases informatizadas que implicam a criação de uma infra-estrutura informática e o desenvolvimento de aplicações. O custo de um servidor e de um sistema de gestão de bases de dados pode ser estimado em 100 000 euros. O custo de desenvolvimento de uma aplicação pode ser muito variável, mas situa-se actualmente, na DG TREN, entre 100 e 200 000 euros. Tendo em conta o que foi dito, estima-se, numa primeira fase, que o orçamento necessário para o desenvolvimento de bases informatizadas será de 500 000 euros.

- Estudos: O acompanhamento e avaliação das actividades de investigação no domínio da segurança marítima estão previstos nas tarefas da Agência. Estas tarefas implicarão, em alguns casos, a realização de estudos técnicos. Tendo em conta as tarefas a realizar e o seu elevado nível técnico, a dotação de 500 000 euros afigura-se como uma estimativa razoável.

- *Workshops* e conferências: O desenvolvimento de regulamentação no domínio da segurança marítima, bem como a criação de *workshops* de formação, poderá implicar a organização de *workshops* e de conferências. As despesas totais decorrentes desses encontros podem ser avaliadas em 150 000 euros.

As despesas totais relativas às despesas de funcionamento elevam-se a 1 300 000 euros[5].

---

[4] As estimativas indicadas têm por base a proposta da EASA, calculada em função dos recursos humanos e das tarefas específica da Agência Europeia da Segurança Marítima.

d) Despesas de missões

As tarefas desempenhadas pela Agência, nomeadamente visitas relacionadas com os Estados do porto, o controlo das agências de classificação, a adaptação da legislação dos países terceiros candidatos à adesão, mas também os contactos entre a Agência e os serviços da Comissão, implicarão deslocações dentro e fora da União (despesas de deslocação e de estadia). O orçamento das despesas de missões é estimado em 250 000 euros[6].

3) Receitas

As receitas da Agência são compostas pela contribuição do orçamento comunitário e das taxas cobradas, tal como previstos no artigo 17º do Regulamento que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima.

Contribuição da Comunidade:

A contribuição da Comunidade cobrirá os objectivos e tarefas por esta confiadas à Agência, conforme indicado nos artigos 1º e 2º do Regulamento que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima.

7.2 Discriminação dos elementos da acção

a) por tipo de actividade (em euros)

Actividade	Pessoal a tempo inteiro	Despesas de equipamento	Despesas de deslocação	Despesas de funcionamento	Total
Administração (14 pessoas)	1 510 000	20 364	70 000	330 904	1 932 000
Actualização da legislação comunitária, análise da situação da investigação no domínio da segurança marítima. (7 pessoas)	756 000	10 180	12 500	165 000	943 680
Tarefas ligadas à inspecção pelo Estado do porto e actividades de formação neste domínio. (7 pessoas)	756 000	10 180	45 000	165 000	976 180

[5] No quadro infra, "Discriminação dos elementos da acção", o custo total das despesas de funcionamento, bem como os custos de equipamento, estão repartidos pelo número de pessoas envolvidas em cada tipo de actividade.

[6] Estas estimativas foram elaboradas em função dos custos médios reais das despesas das missões (transportes e estadia) assumidos pela DG TREN, tanto no interior como no exterior da União, e do número estimado de missões para cada uma das tarefas da Agência. As estimativas supramencionadas não tomam em conta as incidência da localização futura da Agência.

Tarefas de controlo das sociedades de classificação. (5 pessoas)	540 000	7272	60 000	120 000	728 000
Assistência à Comissão nas suas tarefas relacionadas com a segurança marítima. (9 pessoas)	972 000	13 100	12 500	212 000	1 209 600
Recolha de informações sobre segurança marítima e tráfego marítimo, exploração das bases de dados. (5 pessoas)	540 000	7272	12 500	120 000	680 000
Metodologia comum e coordenação das investigações sobre acidentes marítimos. (4 pessoas)	432 000	5820	12 500	95 000	545 320
Assistência aos países candidatos (2 pessoas)	216 000	2300	25 000	48 000	292 000
Ambiente (2 pessoas)	216 000	2300	12 500	48 000	278 800
Total	5 940 000	80 000	250 000	1 300 000	**7 584 780 (arredon-dado para 7 600 000)**

b) por tipo de despesa

Dotações de autorização em euros (a preços correntes)

Rubrica	2002	2003 / 2004	2005 e seguintes
Despesas de pessoal	1 980 000	4 000 000	5 940 000
Despesas de equipamento	260 000	100 000	80 000
Despesas de funcionamento	325 000	800 000	1 300 000
Despesas de missões	60 000	180 000	250 000
Custos totais	2 625 000	5 080 000	**7 600 000**
Contribuição do orçamento da União[7]	2 625 000	5 080 000	7 600 000

7.4 Calendário indicativo das dotações de autorização/dotações de pagamento

A contribuição da Comunidade será paga anualmente de uma só vez.

8. DISPOSIÇÕES ANTIFRAUDE PREVISTAS

Medidas específicas de controlo previstas:

8.1 Para a Agência

O Director Executivo será responsável pela execução do orçamento da Agência. Apresentará anualmente à Comissão, ao Conselho de Administração e ao Tribunal de Contas as contas detalhadas relativas a todas as receitas e despesas referentes ao exercício orçamental anterior. Além disso, o Serviço de Auditoria Interna da Comissão (IAS) prestará a sua assistência na gestão das operações financeiras da Agência, controlando os riscos, verificando o cumprimento da legislação aplicável através de um parecer independente sobre a qualidade dos sistemas de gestão e de controlo e formulando recomendações no sentido de melhorar a eficiência e eficácia das operações e no sentido de assegurar uma utilização racional dos recursos da Agência.

Após ter recebido a aprovação da Comissão e do Tribunal de Contas, a Agência aprovará o seu regulamento financeiro. A Agência implantará um sistema de

[7] Relativamente à contribuição do orçamento da União, deverão ser tomadas em consideração as eventuais receitas da Agência decorrentes das actividades de formação e de publicações. Todavia, estas constituem um montante pouco elevado, relativamente ao orçamento total da Agência, que neste momento não pode ser estimado com precisão.

auditoria interna semelhante ao adoptado pela Comissão no quadro da sua própria restruturação.

8.2 Cooperação com o OLAF

O pessoal sujeito ao Estatuto dos funcionários das Comunidades Europeias assistirá o OLAF no combate à fraude.

8.3 Para o Tribunal de Contas

O Tribunal de Contas examinará as contas da Agência, de acordo com o artigo 248º do Tratado, e publicará anualmente um relatório sobre as actividades da Agência.

9. ELEMENTOS DE ANÁLISE CUSTO-EFICÁCIA

9.1 Objectivos específicos e quantificáveis, população abrangida

Os objectivos específicos da Agência, tal como descritos na proposta de regulamento, visam garantir um nível elevado, uniforme e eficaz de segurança marítima, bem como de prevenção da poluição na Comunidade. Por outro lado, a Agência fornecerá aos Estados-Membros e à Comissão o apoio técnico e científico necessário, bem como um elevado nível de especialização, com vista à aplicação convergente e eficaz da legislação comunitária no domínio da segurança marítima, ao controlo da sua aplicação e à avaliação da eficácia das medidas em vigor.

As tarefas que devem ser asseguradas pela Agência afectarão a segurança das pessoas e dos bens que circulam por meio dos transportes marítimos nas águas da União, bem como o seu ambiente.

Afectarão igualmente o pessoal e as organizações do sector marítimo, reduzindo as distorções da concorrência resultantes de vantagens económicas que beneficiam navios não conformes com a regulamentação em vigor e, em contrapartida recompensará os agentes que actuem com seriedade.

9.2 Justificação da acção

Há vários anos, a Comunidade adoptou um grande número de medidas legislativas destinadas a reforçar a segurança e prevenir a poluição no transporte marítimo.

O naufrágio do petroleiro Erika, ocorrido em Dezembro de 1999, que resultou na poluição de cerca de 400 kms de costa, causou uma emoção considerável na opinião pública europeia. Como é sabido, a repetição de acidentes deste tipo, bem como os seus impactos ambientais e a aparente incapacidade em lhes pôr fim, têm reduzido, de forma considerável, a capacidade de tolerância da opinião pública.

O Parlamento Europeu e o Conselho "Assuntos Gerais" solicitaram à Comissão um reforço significativo das regras de segurança marítima a nível comunitário.

Na perspectiva de uma estratégia global em matéria de segurança marítima, a Comissão, a pedido do Parlamento Europeu, propõe a criação da Agência Europeia da Segurança Marítima que deverá apoiar a acção da Comissão e dos

Estados-Membros na aplicação e controlo da legislação comunitária, bem como na avaliação da eficácia das medidas em vigor.

A Agência assistirá a Comissão no processo de actualização da legislação comunitária no domínio da segurança marítima, nomeadamente em relação com a evolução da legislação internacional neste domínio.

A Agência controlará o funcionamento geral do regime comunitário de inspecção pelo Estado do porto e assistirá a Comissão na realização das inspecções das sociedades de classificação reconhecidas a nível comunitário. Organizará igualmente acções de formação no domínio da inspecção pelo Estado do porto e pelo Estado de bandeira.

Fornecerá à Comissão e aos Estados-Membros informações objectivas, fiáveis e comparáveis, bem como dados sobre a segurança marítima, que lhes permitam tomar as medidas necessária com vista a melhorar a segurança no mar e a avaliar a eficácia das medidas em vigor.

Conceberá, em cooperação com a Comissão e os Estados-Membros, uma metodologia comum para realizar inquéritos sobre acidentes marítimos no interior da Comunidade, para apoiar os Estados-Membros nas actividades relativas a inquéritos de acidentes marítimos graves ocorridos nas águas comunitárias, bem como para proceder à análise dos relatórios de inquérito de acidentes existentes.

Por último, a criação da Agência Europeia da Segurança Marítima favorecerá o estabelecimento de uma parceria entre os Estados-Membros e promoverá a difusão das melhores prática na Comunidade.

Estes objectivos contribuirão para o reforço do conjunto do sistema de segurança marítima na Comunidade, reduzindo simultaneamente o risco de acidentes marítimos, de poluição marinha e de perdas de vidas humanas no mar.

9.3 Acompanhamento e avaliação da acção

O acompanhamento e a avaliação do desempenho da Agência serão efectuados com base no relatório anual aprovado pelo Conselho de Administração da Agência relativo ao ano anterior e com base no programa de trabalho para o exercício seguinte, que serão ambos enviados aos Estados-Membros, à Comissão, ao Conselho e ao Parlamento Europeu (artigo 10º da proposta de regulamento). O funcionamento da Agência será sujeito a avaliações regulares minuciosas, de acordo com as práticas e as normas comunitárias.

10. DESPESAS ADMINISTRATIVAS (PARTE A DA SECÇÃO III DO ORÇAMENTO GERAL)

A criação da Agência não deverá implicar encargos adicionais para a Comissão. As funções desempenhadas actualmente pela Comissão passarão a consistir no controlo e na supervisão das actividades da Agência.

10.1 Incidência no número de postos de trabalho

Não aplicável.

10.2 Incidência financeira global dos recursos humanos suplementares

Não aplicável.

10.3 Aumento de outras despesas de funcionamento decorrente da acção, nomeadamente despesas decorrentes de reuniões de comités e grupos de peritos

Não aplicável.