COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 5.3.2003
COM(2003) 92 final

2003/0037 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à poluição por navios e à introdução de sanções, incluindo sanções penais, pelo crime de poluição

(apresentada pela Comissão)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1 INTRODUÇÃO

Os acidentes recentes, especialmente o afundamento do *Prestige* em Novembro de 2002 e do *Erika* em Dezembro de 1999, salientaram a necessidade de reforçar o regime aplicável à poluição por navios. Apesar das inúmeras medidas adoptadas a nível da UE na última década para aumentar a segurança, navios de qualidade duvidosa com cargas poluentes continuam a navegar nas águas europeias e a causar poluição maciça acidental, sem que os responsáveis sejam adequadamente punidos.

Todavia, os acidentes altamente mediatizados não constituem o único problema. A maior parte da poluição por hidrocarbonetos causada por navios a nível mundial resulta de descargas deliberadas. A prática inaceitável de descargas "operacionais" (ou seja, intencionais) dos navios, incluindo as operações de limpeza de tanques e eliminação de óleos usados, ainda é muito frequente nas águas costeiras dos Estados-Membros e de outros países. Apesar da sua redução como resultado de diversas medidas adoptadas a nível mundial e pela UE, em conjugação com várias iniciativas do sector dos transportes marítimos para diminuir a poluição por navios, tais práticas ainda são muito generalizadas. Em 2001, foram detectadas por meios de vigilância aérea 390 marés negras no Mar Báltico[1] e 596 no Mar do Norte[2] . Um estudo da Comissão para o Mar Mediterrâneo regista 1638 descargas ilícitas em 1999[3]. Apenas uma pequena parte dos navios que procedem a descargas ilícitas são detectados e apenas um pequeno número destes casos acaba por ser submetido à apreciação dos tribunais.

De acordo com a proposta de directiva relativa à protecção do ambiente através do direito penal[4] apresentada pela Comissão, a directiva em análise estabelece que as descargas efectuadas em violação do direito comunitário constituem um crime e que devem ser impostas sanções, incluindo sanções penais, caso se comprove que as pessoas envolvidas causaram ou participaram no acto com dolo ou negligência grosseira. Para as pessoas singulares, estas sanções podem incluir, nos casos mais graves, penas privativas da liberdade. A introdução de sanções adequadas pelo crime de poluição é particularmente importante no que se refere à poluição por navios, uma vez que os regimes internacionais de responsabilidade civil pelos incidentes de poluição causados por navios caracterizam-se por deficiências sérias no que respeita aos seus efeitos dissuasivos.

À luz dos recentes incidentes de poluição, foi energicamente salientado ao mais alto nível político na UE a urgência de aprovar uma medida específica no domínio da poluição marinha. Na Cimeira Europeia de Copenhaga, realizada em 13 de Dezembro de 2002, os Chefes de Estado e de Governo de todos os Estados-Membros da União Europeia expressaram as preocupações sérias suscitadas pelo acidente do *Prestige*, referindo-se especialmente à necessidade de adoptar medidas adicionais específicas no que se refere à responsabilidade e às sanções correspondentes. Por seu lado, o Conselho Transportes e Telecomunicações, de 6 de Dezembro de 2002, congratulou-se com a intenção da Comissão de apresentar uma

---

1 http://www.helcom.fi/sea/maps2001.pdf. Desde 1998, foram detectadas através da vigilância aérea 7216 decargas confirmadas de navios no Mar Báltico.

2 http://www.bonnagreement.org/

3 http://europa.eu.int/comm/environment/civil/marin/reports_publications/jrc_illicit_study.pdf

4 COM (2001) 139 final, de13 de Março de 2001, com a redacção que lhe foi dada pela COM(2002) 544 final, de 30 de Setembro de 2002.

proposta destinada a garantir a aplicação de sanções adequadas a todos aqueles que tenham causado ou contribuído para um incidente de poluição com negligência grosseira[5]. Além disso, o Conselho Justiça e Assuntos Internos, de 19 de Dezembro de 2002, concordou que deve considerar-se a adopção de medidas complementares para reforçar a protecção do ambiente, especialmente do meio marinho, através do direito penal[6].

A Comissão partilha inteiramente as opiniões dos Estados-Membros sobre a urgência da presente proposta e considera que, à luz do acima exposto, se justifica a adopção de uma medida específica relativa às sanções pelo crime de poluição por navios, sem prejuízo da aplicação de um regime mais geral para a protecção do ambiente através do direito penal[7]. Consequentemente, tal como já anunciara na sua comunicação sobre o reforço da segurança marítima na sequência do acidente do *Prestige* (COM(2002) 681 final), a Comissão propõe colmatar algumas das lacunas do quadro regulamentar mais importantes neste domínio no que se refere às descargas deliberadas e às descargas acidentais[8].

2 ANTECEDENTES E JUSTIFICAÇÃO

2.1 Necessidade de regras de âmbito comunitário relativas à poluição por navios

É amplamente reconhecido que as descargas deliberadas de resíduos do serviço e da carga dos navios são inaceitavelmente frequentes. A maioria destas descargas é ilegal, ou seja, praticada em violação das regras internacionais relativas às descargas dos navios, tal como estabelecidas na Convenção MARPOL 73/78 (Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, e seu Protocolo de 1978, com a última redacção que lhes foi dada), ratificada por inúmeros países à escala mundial. No entanto, só uma percentagem ínfima desses infractores responde perante a justiça.

São várias as razões que contribuem para esta situação. Em primeiro lugar, a prática de descargas ilegais é promovida pela falta de meios de recepção de resíduos nos portos. Em segundo, a aplicação das regras da MARPOL 73/78 não é coerente a nível mundial nem no interior da UE. Em terceiro lugar, as descargas nem sempre são detectadas a tempo. Em quarto, mesmo que a descarga seja detectada e atribuída a um navio específico, a infracção raramente é submetida à apreciação dos tribunais e, quando o é, as provas são frequentemente insuficientes para condenar o infractor. Por fim, mesmo quando um infractor é condenado, muitos Estados aplicam sanções bastante leves por este tipo de infracções e, por vezes, impõem-nas apenas ao comandante e não à empresa proprietária do navio, cujas instruções o primeiro pode ter seguido.

A MARPOL 73/78, aceite a nível mundial, estabelece normas pormenorizadas e condições rigorosas para a descarga de lixo e de resíduos no mar, impondo prescrições mais estritas para zonas marítimas designadas "zonas especiais" (incluindo, no caso da poluição por hidrocarbonetos, o Mar Báltico, o Mediterrâneo e o Mar do Norte). Atendendo ao rigor e à aceitação generalizada destas normas, pode resumir-se o problema da frequência das

---

5 Ponto 14 das conclusões do Conselho sobre a segurança dos navios e a prevenção da poluição, de 6 de Dezembro de 2002.

6 Declaração do Conselho Justiça e Assuntos Internos de 19 de Dezembro de 2002.

7 Proposto pela Comissão em Março de 2001. Ver nota 4 supra.

8 Ver igualmente a Comunicação da Comissão "Rumo a uma estratégia de protecção e de conservação do meio marinho" (COM(2002) 539 de 2 de Outubro de 2002), na qual a regulação da poluição ilegal por navios é identificada como um dos objectivos principais a curto prazo.

descargas ilegais atribuindo-o à falta de aplicação e execução das regras aplicáveis e não à insuficiência das normas propriamente ditas. A nível internacional, existem actualmente poucos mecanismos para fazer aplicar a MARPOL 73/78. Se os comandantes, proprietários dos navios ou os Estados optarem por ignorar as suas disposições, a comunidade internacional dispõe de poucas medidas de execução, dependendo das medidas nacionais ou regionais para o efeito.

A discrepância entre as regras e a prática corrente neste domínio já foi reconhecida pela Comissão na sua comunicação "Uma política comum de segurança marítima", de 24 de Fevereiro de 1993, que frisa que o cumprimento das prescrições da MARPOL 73/78, na qual todos os Estados-Membros da Comunidade são Partes Contratantes, poderia ser reforçado e que são necessárias novas iniciativas para melhorar a aplicação das regras e normas internacionais. Desde então, foram adoptadas algumas iniciativas a nível comunitário com esse objectivo. Em primeiro lugar, a prática deste tipo de crime é controlada através da inspecção pelo Estado do porto, estabelecida na Directiva 95/21/CE, que prevê que o livro de registo de hidrocarbonetos e outros registos do navio devem ser verificados em todas as inspecções. As incoerências ou dúvidas podem dar lugar à realização de mais inspecções ou à imobilização do navio. Em segundo lugar, para combater a poluição marinha causada pelas descargas operacionais (deliberadas), a Comunidade adoptou a Directiva 2000/59/CE que, por um lado, impõe aos portos a disponibilização dos meios de recepção adequados para os resíduos dos navios e, por outro, impõe aos navios a utilização desses meios. O objectivo da supracitada directiva consiste em eliminar os incentivos para os navios descarregarem substâncias poluentes no mar, estabelecendo regras pormenorizadas para a entrega nos portos dos resíduos gerados nos navios e dos resíduos da carga. Além disso, a directiva implica a realização de inspecções de resíduos específicas que, tal como as inspecções pelo Estado do porto, são pontuais. Em terceiro lugar, a directiva relativa ao sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios (2002/59/CE) permitirá que o Estado costeiro disponha de mais informações sobre os navios que se encontram nas suas águas e as cargas que transportam. A referida directiva estabelece igualmente procedimentos para a detecção de todas as descargas ilegais no mar e para as medidas de acompanhamento no mar que devem ser adoptadas pelos Estados-Membros quando se verificarem tais descargas.

Apesar de representarem um passo importante para a eliminação das descargas ilegais, estes instrumentos não são suficientes para resolver o problema a nível comunitário. Falta um elemento no quadro regulamentar. A infracção, ou seja, a violação das normas aplicáveis relativas à poluição, não é inteiramente coberta pela legislação da CE. A aplicação da MARPOL 73/78 pelos Estados-Membros apresenta divergências a nível prático e legislativo[9]. A vontade dos Estados-Membros de investigar e levar os potenciais infractores a responder perante a justiça é bastante variável. Além disso, a aplicação de sanções aos infractores varia de Estado-Membro para Estado-Membro, no que se refere quer às pessoas a sancionar quer à gravidade e natureza das sanções aplicadas.

Por conseguinte, uma directiva específica relativa às descargas dos navios oferece a dupla vantagem de completar e tornar mais clara a regulamentação comunitária na matéria e de harmonizar a aplicação das regras. Estabelecer o quadro legal que especifique a infracção e as sanções no que se refere às descargas dos navios facilitará igualmente a adopção de mais medidas de cooperação para a aplicação dessas regras. Por exemplo, a necessidade de os Estados-Membros cooperarem de forma mais estreita em determinados domínios conexos é incontestada, nomeadamente no que respeita à monitorização das marés negras, à

[9] Ver, por exemplo, o documento MEPC 48/12 da OMI.

identificação dos poluidores e à recolha de elementos de prova que possam produzir o efeito pretendido no processo judicial. Por fim, tal instrumento legislativo proporcionará a plataforma legal para a intervenção da Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM). A AESM dispõe dos meios adequados para acompanhar as questões relativas à vigilância e à prova da realização de descargas ilegais, mas embora a atribuição dessas funções à Agência reuna amplo consenso político, o direito comunitário não prevê actualmente a base jurídica para tal mandato.

Em conclusão, há uma série de razões de ordem jurídica, prática e política que justificam a adopção de uma nova medida comunitária que integre as regras relativas à poluição por navios no âmbito do direito comunitário e regule pormenorizadamente a sua aplicação.

2.2 Justificação da aplicação de sanções, incluindo sanções penais, aos infractores

É incontestável que a garantia da segurança do transporte marítimo e a protecção das águas comunitárias da poluição por navios constituem objectivos da Comunidade que a política comunitária deve procurar realizar de acordo com o disposto no Título V do Tratado, em especial, no n.° 2 do seu artigo 80.°. A Comunidade tem o poder de regular comportamentos para alcançar um objectivo comunitário e detêm a competência para legislar no sentido de fazer sancionar, a nível nacional, o comportamento regulado (ou o incumprimento do comportamento regulado).

A Comunidade não é dotada de competência material expressa para questões penais *de per se*. No entanto, na medida em que tal seja necessário para a consecução de objectivos comunitários, a Comunidade pode obrigar os Estados-Membros a prever sanções penais. Além disso, mesmo que o direito comunitário não preveja expressamente sanções (ou sanções penais), os Estados-Membros podem ser obrigados a adoptar as medidas necessárias para aplicar a legislação comunitária. Quando o direito penal constitui a única forma de garantir a aplicação efectiva do direito comunitário, os Estados-Membros podem ser obrigados a prever a aplicação de sanções penais. Os aspectos relevantes a considerar para determinar se uma medida proposta se insere na esfera de competências da Comunidade referem-se, consequentemente, à natureza e objecto da acção prevista. Na medida em que se destine a melhorar a segurança marítima ou a proteger o ambiente marinho, a medida em causa é da competência da Comunidade.

De acordo com a sua política no domínio dos crimes contra o ambiente, a Comissão considera que só as sanções penais serão suficientemente eficazes para assegurar os efeitos pretendidos das regras relativas à poluição por navios. Uma medida de natureza penal permitirá aplicar a nível comunitário uma sanção dissuasiva às pessoas envolvidas no transporte marítimo de mercadorias poluentes. Só serão alcançados efeitos suficientemente dissuasivos caso se estabeleça que as descargas ilegais constituem crime, o que traduz uma desaprovação social de natureza qualitativamente diferente da subjacente aos mecanismos de compensação previstos no âmbito do direito civil ou às medidas administrativas. Por conseguinte, tais sanções transmitem um forte sinal aos potenciais infractores, com um efeito muito mais dissuasivo.

Além destas considerações, outra característica importante do direito marítimo em vigor milita especialmente a favor da aplicação de medidas penais no domínio da poluição por navios. Essa característica prende-se com as deficiências sérias que os regimes internacionais de responsabilidade civil por incidentes de poluição por navios registam no que se refere aos seus efeitos dissuasivos.

No que se refere à indemnização pelos danos causados pela poluição por hidrocarbonetos, a poluição causada por navios-tanque é actualmente regulada a nível internacional através do regime instituído pela Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos (CLC) e pela Convenção Internacional para a Constituição de um Fundo Internacional para a Compensação pelos Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos (Convenção FIPOL), com a redacção que lhes foi dada pelos Protocolos de 1992, nas quais são parte todos os Estados-Membros costeiros. As duas convenções estabelecem um sistema de responsabilidade em dois níveis, assente na responsabilidade objectiva (mas limitada praticamente em todos os casos) do proprietário registado do navio, e num Fundo, financiado colectivamente pelos destinatários dos hidrocarbonetos, que assegura a indemnização complementar das vítimas dos danos causados pela poluição por hidrocarbonetos que não consigam obter do proprietário do navio uma indemnização integral.

Por conseguinte, o regime internacional aplicável à poluição por hidrocarbonetos (bem como à poluição por outras substâncias perigosas e nocivas, regulada por uma convenção que ainda não entrou em vigor) centra-se essencialmente na compensação das vítimas. A responsabilidade do poluidor é um elemento consideravelmente menos relevante nestes regimes, uma vez que a sua responsabilidade pessoal é diluída por um direito quase absoluto de limitação da responsabilidade do proprietário e pela indemnização colectiva dos destinatários da carga através dos Fundos, independentemente do verdadeiro papel que tenham desempenhado no acidente em causa. O regime de responsabilidade e compensação pela poluição marinha actualmente em vigor contém poucos elementos suficientemente dissuasivos para desencorajar as partes envolvidas no transporte marítimo de mercadorias perigosas ou poluentes de aderir a práticas negligentes, sendo, consequentemente, de fraca utilidade na prevenção de acidentes. Contudo, devido a limitações legais internacionais, este regime internacional de responsabilidade não pode ser alterado através da legislação da UE. Na comunicação Erika II (COM(2000) 802 final), a Comissão salientou a necessidade de introduzir, em especial, duas alterações que teriam esse efeito:

– considerar a responsabilidade do proprietário do navio ilimitada, caso se prove que os danos causados pela poluição resultem de negligência grosseira da sua parte; e

– eliminar das convenções relevantes a proibição de apresentar pedidos de indemnização por danos causados pela poluição contra o afretador, o gestor e o operador do navio.

A Comissão acrescentou que apresentaria uma proposta legislativa introduzindo um regime comunitário de responsabilidade e compensação pela poluição marinha, caso os esforços tendentes a introduzir as melhorias necessárias nas regras internacionais de responsabilidade e compensação não fossem bem sucedidos. Tal regime implicaria a denúncia das convenções em vigor relativas à responsabilidade e compensação por derrames de petróleo. A Comissão prossegue os esforços para alterar o regime internacional em conformidade com o acima descrito mas ainda não é possível prever quais serão os resultados dos mesmos.

Por esses motivos, a Comissão considera que é necessário introduzir na UE uma medida de natureza penal para complementar o regime em vigor de responsabilidade civil e compensação dos danos provocados pela poluição. Desta forma, pode ser instituído o mecanismo da responsabilidade directa dos envolvidos no acidente, bem como um regime que preveja efeitos punitivos (e preventivos) adequados, sem as limitações legais acima referidas e não afectando de forma alguma a indemnização rápida e integral das vítimas. A "proposta

Fundo COPE", integrada no segundo pacote Erika (COM(2000) 802 final), já continha um artigo relativo às sanções pecuniárias (artigo 10.°) mas como o regulamento não foi discutido na especialidade pelo Conselho não se registaram avanços quanto a esse aspecto específico.

À luz destas considerações, tal como anunciara na sua comunicação de 3 de Dezembro de 2002 relativa ao reforço da segurança marítima na sequência do acidente do *Prestige* (COM(2002) 681 final) que o Conselho acolhera favoravelmente, a Comissão propõe a aplicação de sanções, incluindo sanções penais, pelo crime de poluição por navios, quando este é cometido com dolo ou negligência grosseira. A directiva proposta abrange a poluição causada por qualquer tipo de navios, independentemente de serem navios-tanque, e não se limita à poluição por hidrocarbonetos, abrangendo igualmente as descargas ilegais de substâncias líquidas nocivas. Tal como acima exposto, é necessário adoptar uma medida desta natureza para assegurar uma relação suficientemente clara entre a causa da poluição e a responsabilidade das pessoas a quem a poluição é imputada. Tendo em conta as limitações legais internacionais e a necessidade de assegurar a indemnização eficiente e integral das vítimas, uma medida de natureza penal constitui o mecanismo mais eficaz para alcançar esse objectivo. Consequentemente, o artigo 6.° da directiva proposta é indispensável para uma política comunitária efectiva de segurança marítima e protecção do ambiente.

A medida proposta não obriga os Estados-Membros a modificar o seu sistema fundamental de direito penal, nomeadamente, a doutrina da responsabilidade penal ou as definições gerais de culpa. As medidas referentes a esses princípios e definições gerais não estão especificamente associadas aos objectivos comunitários em causa. O alcance da medida proposta não inclui a previsão de exigências (mínimas) relativas às sanções penais nem princípios gerais de direito penal, de administração da justiça e/ou jurisdição ou processo penal.

3 CONTEÚDO DA PROPOSTA

A presente proposta é composta por duas medidas distintas mas igualmente importantes. Em primeiro lugar, introduz as regras internacionais aplicáveis às descargas poluentes dos navios no direito comunitário e regula pormenorizadamente a aplicação dessas regras. Essa parte da proposta contém alguns elementos novos importantes, nomeadamente a inclusão de infracções cometidas em alto mar (zonas marítimas fora da jurisdição dos Estados). Em segundo lugar, a proposta de directiva estabelece que as infracções às regras relativas às descargas constituem crime e inclui orientações sobre a natureza das penas a aplicar.

Ambas as medidas preenchem lacunas importantes na legislação porquanto o direito comunitário não regula suficientemente as descargas dos navios e o direito marítimo não prevê medidas suficientemente dissuasivas da adopção de práticas perigosas por parte das pessoas envolvidas no transporte marítimo de substâncias poluentes. O alcance das medidas ultrapassa o problema da poluição por hidrocarbonetos, já que ambas se referem ao crime de poluição de forma mais geral, incluindo a poluição por substâncias químicas.

4 CONSIDERAÇÕES ESPECÍFICAS

4.1 Objectivo

O artigo 1.° deixa claro que o objectivo subjacente da directiva é a melhoria da segurança marítima e a protecção do meio marinho, constituindo as medidas propostas o instrumento necessário para alcançar esse fim.

4.2 Definições

As definições servem para especificar o alcance das medidas propostas. A determinação da ilegalidade ou legalidade das descargas basear-se-á nas regras da MARPOL 73/78 e a definição de substâncias poluentes inclui hidrocarbonetos e substâncias líquidas nocivas, tal como especificado na referida Convenção. As regras da Marpol 73/78 são amplamente aplicadas em todo o mundo, sendo, consequentemente, do pleno conhecimento das partes envolvidas. No que se refere ao rigor das regras, no entender da Comissão, não há necessidade imediata de prever normas mais estritas. Por exemplo, a MARPOL 73/78 cobre todos os hidrocarbonetos, referindo-se, em geral, a efluentes com um teor máximo de hidrocarbonetos de 15 partes por milhão. Em termos genéricos, as regras podem ser simplificadas segundo o princípio de que qualquer descarga de hidrocarbonetos que sejam visíveis na água constitui muito provavelmente uma violação das regras previstas na MARPOL 73/78. A utilização dessas regras como referência proporcionará igualmente a base jurídica para aplicar as normas fora das águas territoriais dos Estados-Membros, de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), de 1982, na qual a Comunidade é Parte Contratante. Uma vez que a directiva se destina a cobrir todas as descargas ilegais, a definição inclui a poluição resultante de avaria no navio ou no seu equipamento que é excluída, em grande medida, do regime estabelecido na MARPOL 73/78. Todavia, convém registar que, segundo o artigo 6.° da proposta, as descargas ilegais só darão lugar à aplicação de sanções se a poluição resultar de conduta dolosa ou com negligência grosseira das partes envolvidas. A definição de navio é ampla, abrangendo todos os tipos de navios de mar, já que todos podem efectuar descargas ilegais de substâncias poluentes. Pelos mesmos motivos, a definição de pessoas sujeitas à aplicação de sanções cobre um vasto leque de potenciais infractores, incluindo pessoas singulares e colectivas.

4.3 Âmbito geográfico

A directiva abrange a poluição marinha por navios em todas as águas costeiras da Comunidade mas ultrapassa esse limite, referindo-se igualmente ao alto mar. A zona económica exclusiva é coberta na medida em que tenha sido estabelecida de acordo com o direito internacional por um Estado-Membro.

4.4 Aplicação nos portos

O artigo 4.° baseia-se no regime da execução pelo Estado do porto, tal como previsto na Parte XII da Convenção UNCLOS. A proibição de descargas em zonas marítimas fora da jurisdição dos Estados (em alto mar) constitui um passo importantíssimo para salientar a inadmissibilidade das descargas ilegais e a universalidade do crime em causa. Actualmente, poucos Estados utilizam a possibilidade prevista no n.° 1 do artigo 218.° da UNCLOS de aplicar as regras relativas às descargas ilegais no que se refere a descargas efectuadas em alto mar. No entanto, essa possibilidade reveste-se da maior importância para muitos Estados-Membros, especialmente para os que ainda não estabeleceram zonas económicas exclusivas, tal como, nomeadamente, no Mar Mediterrâneo. Quando associada a esforços comuns adequados de vigilância e identificação, esta regra aumentará bastante as possibilidades de identificação dos infractores, mesmo quando a descarga é efectuada fora das fronteiras nacionais dos Estados em causa. No entender da Comissão, esta possibilidade é fundamental porque a poluição não se detém nas fronteiras nacionais e qualquer limitação das possibilidades de acção dos Estados à zona marítima na qual a descarga teve lugar será provavelmente artificial. As especificações adicionais no que respeita aos motivos que fundamentam a realização de uma inspecção a um navio são abordadas através da referência aos instrumentos legislativos comunitários em vigor, utilizando-se assim plenamente o

sistema de intercâmbio de dados instituído na Comunidade para a vigilância do tráfego marítimo e das descargas dos navios. O artigo não refere a natureza do seguimento judicial das alegadas descargas, remetendo esta questão para o direito interno dos Estados-Membros.

4.5 Aplicação a navios em trânsito

A Convenção UNCLOS comporta limitações consideráveis quanto aos métodos de aplicação da legislação relativa à poluição por navios em trânsito nas zonas costeiras. No entanto, através da participação de vários Estados-Membros numa rede de intercâmbio de dados e de cooperação na aplicação, uma parte significativa do tráfego de trânsito na Comunidade pode ser abrangida pelo mecanismo estabelecido no artigo 5.°.

4.6 Sanções penais

O artigo 6.° estabelece que as violações às regras da directiva em apreço são consideradas crime, em conformidade com a proposta de directiva da Comissão relativa à protecção do ambiente através do direito penal[10]. Devem ser aplicadas sanções às pessoas envolvidas que tenham comprovadamente cometido o acto, participado ou instigado a sua prática com dolo ou negligência grosseira.

O artigo 6.° especifica ainda que as sanções devem ser adequadas no que se refere à sua natureza dissuasiva, característica de importância evidente para as proibições de descarga serem eficazes. Atendendo às práticas divergentes entre os Estados-Membros quanto à aplicação e natureza das sanções pelo crime de poluição, o artigo proposto desempenha uma função importante na harmonização da abordagem comunitária relativa à violação das regras sobre as descargas, nomeadamente no que se refere às pessoas sujeitas a tais sanções, sobretudo a empresa proprietária do navio. A Comissão considera que a aplicação de sanções leves aos autores de crimes de poluição não produz resultados significativos. As infracções relacionadas com o derrame deliberado de substâncias poluentes, por exemplo, através da não-utilização do equipamento separador hidrocarbonetos/água ou da falsificação dos registos do navio, deverão, no entender da Comissão, dar lugar à aplicação de multas bastantes pesadas. Da mesma maneira, para obter os efeitos dissuasivos pretendidos, deve ser punida de forma muito severa a conduta com negligência grosseira que esteja na origem de grandes derrames de hidrocarbonetos e danos graves. Presumivelmente, as sanções assumirão frequentemente a forma de penas pecuniárias, ou multas, mas no que se refere a pessoas singulares podem incluir, nos casos mais graves, penas privativas da liberdade. Quanto à eficácia da medida, é essencial que as pessoas colectivas possam ser responsabilizadas e sujeitas à aplicação de sanções em toda a Comunidade. No entanto, em alguns Estados-Membros, pode ser difícil estabelecer sanções penais para as pessoas colectivas sem alterar os princípios fundamentais dos sistemas jurídicos nacionais. Por conseguinte, os Estados-Membros poderão prever sanções diversas das sanções penais desde que sejam efectivas, proporcionadas e dissuasivas. Estas podem incluir, por exemplo, multas de natureza não penal, a confiscação do produto da infracção, a exclusão do benefício de vantagens ou auxílios públicos, a colocação sob vigilância judicial ou a dissolução por decisão judicial. A referência ao direito internacional destina-se a considerar as eventuais restrições neste domínio, incluindo o artigo 230.° da UNCLOS. Esclarece-se igualmente que as sanções não devem estar necessariamente ligadas à responsabilidade civil das pessoas envolvidas e que não devem ser objecto de seguro. O último aspecto não é de forma alguma evidente nas actuais práticas de seguro marítimo ao abrigo das quais se proporciona aos navios uma

---

[10] Ver nota 4 supra.

cobertura que pode abranger as sanções pecuniárias, incluindo de natureza penal, associadas a crimes de poluição, através das apólices dos clubes de protecção e indemnização (*Protection and Indemnity Clubs*) (que cobrem cerca de 90% da frota mundial).

4.7 Salvaguardas

O artigo 7.° prevê um conjunto de salvaguardas para assegurar que as medidas adoptadas em aplicação da directiva não são discriminatórias ou contrárias ao direito internacional, nomeadamente, à Secção 7 da Parte XII da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982.

4.8 Medidas de acompanhamento

Para serem plenamente eficazes, as regras relativas à proibição de poluição e a sua aplicação devem ser acompanhadas por medidas de natureza prática. Estas medidas referem-se ao intercâmbio de informações entre os Estados-Membros e ao estabelecimento de procedimentos comuns para a monitorização e identificação dos navios que efectuam descargas de substâncias poluentes, muitas das quais já estão em preparação a nível da UE ou a nível subregional[11]. Além disso, devem ser plenamente exploradas as tecnologias que permitem que equipamentos de bordo registem as descargas à medida que são efectuadas e alertem as pessoas competentes a bordo ou em terra, já que tais dispositivos podem ser muito úteis para determinar, de forma objectiva, a ocorrência e as dimensões da descarga.

4.9 Apresentação de relatórios

Para assegurar a aplicação harmonizada da directiva e avaliar a sua eficácia, é fundamental que a Comissão seja informada do alcance da sua aplicação prática e da natureza das sanções impostas. Para este efeito, os Estados-Membros devem apresentar um relatório à Comissão de 3 em 3 anos, tal como estabelecido no artigo 9.°.

4.10 Comité e alterações

Os artigos 10.° e 11.° referem-se ao novo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), instituído pelo Regulamento 2099/2002, de 5 de Novembro de 2002. A participação deste comité facilitará, designadamente, a adaptação da directiva à luz das emendas sucessivas à MARPOL 73/78.

---

[11] Faz-se uma referência, em especial, ao estabelecimento de uma rede telemática transeuropeia de acompanhamento do tráfego marítimo (SafeSeaNet) e aos esforços que estão a ser realizados no quadro da protecção ambiental do Mar Báltico (HELCOM) e do Mar do Norte (Acordo de Bona) para harmonizar a política de acusação e condenação dos autores de violações das regas relativas às descargas de navios. Além disso, um projecto de investigação financiado pela Comissão parece indicar que a "marcação" dos hidrocarbonetos pelo seu ADN pode constituir um método muito válido para estabelecer a ligação entre os derrames de hidrocarbonetos e um navio específico. Ver, por exemplo, os documentos BLG 7/INF.5 e BLG 6/11 da OMI .

2003/0037 (COD)

Proposta de

DIRECTIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativa à poluição por navios e à introdução de sanções, incluindo sanções penais, pelo crime de poluição

(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 e, nomeadamente, o n.° 2 do seu artigo 80.°,

Tendo em conta a proposta da Comissão[12],

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu[13],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões[14],

Deliberando nos termos do procedimento estabelecido no artigo 251.° do Tratado[15],

Considerando o seguinte:

(1) A política de segurança marítima da Comunidade destina-se a assegurar um elevado nível de segurança e protecção do ambiente, baseando-se no princípio de que todas as partes envolvidas no transporte marítimo de mercadorias são responsáveis por garantir que os navios utilizados nas águas comunitárias cumprem as regras e normas aplicáveis.

(2) As normas materiais que regulam as descargas poluentes de navios em todos os Estados-Membros baseiam-se na Convenção MARPOL 73/78. No entanto, essas normas são diariamente ignoradas por navios que navegam nas águas comunitárias, sem que sejam adoptadas acções correctivas.

(3) A aplicação da MARPOL 73/78 pelos Estados-Membros revela discrepâncias, sendo, por conseguinte, necessário harmonizar a sua aplicação a nível comunitário. Em especial, as práticas dos Estados-Membros no que se refere à imposição de sanções por descargas ilegais por navios são significativamente divergentes.

---

12 JO C […] de […], p. […].
13 JO C […] de […], p. […].
14 JO C […] de […], p. […].
15 JO C […] de […], p. […].

(4) As medidas de carácter dissuasivo são parte integrante da política comunitária de segurança marítima, uma vez que asseguram a ligação entre a responsabilidade das partes envolvidas no transporte marítimo de substâncias poluentes e a sua sujeição a sanções. Para assegurar a efectiva protecção do ambiente, são necessárias sanções efectivas, dissuasivas e proporcionadas.

(5) Nem o regime internacional de responsabilidade civil e compensação pela poluição por hidrocarbonetos nem o regime relativo à poluição por outras substâncias perigosas ou nocivas produzem efeitos suficientemente dissuasivos para desencorajar as partes envolvidas no transporte marítimo de cargas perigosas de aderirem a práticas que não respeitam as normas. Os efeitos dissuasivos necessários só podem ser obtidos mediante a introdução de sanções de natureza penal aplicáveis a todas as pessoas que causem ou contribuam para a poluição marinha com dolo ou negligência grosseira.

(6) As pessoas colectivas deverão igualmente ser sujeitas à aplicação de sanções em toda a Comunidade porque podem ser cometidas infracções no seu interesse ou em seu nome.

(7) As medidas de natureza penal não estão relacionadas com a responsabilidade civil das partes envolvidas, não estando consequentemente subordinadas a quaisquer regras relativas à limitação ou canalização da responsabilidade civil, nem limitam a indemnização eficiente das vítimas de incidentes de poluição.

(8) É necessário reforçar a cooperação entre Estados-Membros para garantir a detecção atempada das descargas ilegais e a identificação dos infractores.

(9) A directiva é conforme com os princípios da subsidiariedade e proporcionalidade previstos no artigo 5.° do Tratado. A incorporação das normas internacionais relativas à poluição por navios no direito comunitário e o estabelecimento de sanções, incluindo sanções penais, pela violação de tais normas constitui uma medida necessária para alcançar um nível elevado de segurança e protecção do ambiente no sector do transporte marítimo. Este objectivo só pode ser alcançado de forma efectiva pela Comunidade através de regas harmonizadas. A presente directiva limita-se ao mínimo indispensável para se atingir este objectivo e não vai além do necessário para esse efeito.

(10) A presente directiva é conforme com a Carta dos Direitos Fundamentais,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.°
Objectivo

O objectivo da presente directiva consiste em incorporar as normas internacionais relativas à poluição por navios no direito comunitário e assegurar que as pessoas responsáveis por descargas ilegais são sujeitas às sanções adequadas, incluindo sanções penais. O objectivo subjacente da directiva consiste em melhorar a segurança marítima e proteger o meio marinho da poluição por navios.

Artigo 2.°
Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

1. "MARPOL 73/78", a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973, tal como alterada pelo seu Protocolo de 1978[16];

2. "substâncias poluentes", as substâncias cobertas pelo Anexo I (hidrocarbonetos) e Anexo II (substâncias líquidas nocivas a granel) da MARPOL 73/78;

3. "descargas ilegais", as descargas efectuadas em violação da MARPOL 73/78, bem como as descargas resultantes de avaria no navio ou no seu equipamento, que estão abrangidas pelas excepções previstas na regra 11.b) do Anexo I e na regra 6.b) do Anexo II da MARPOL 73/78;

4. "navio", um navio de mar de qualquer tipo, independentemente da bandeira que arvora, que opere no meio marinho, incluindo embarcações de sustentação dinâmica, veículos de sustentação por ar, submersíveis e estruturas flutuantes;

5. "pessoa", uma pessoa singular ou colectiva;

7. "pessoa colectiva", qualquer entidade jurídica a quem tenha sido atribuído esse estatuto ao abrigo da legislação nacional aplicável, à excepção de Estados ou de quaisquer outros organismos públicos no exercício das suas prerrogativas de poder público, bem como de organizações internacionais de direito público.

Artigo 3.°
Âmbito de aplicação

1. A presente directiva aplica-se a descargas de substâncias poluentes:

   a) nas águas interiores, incluindo portos, de um Estado-Membro;

   b) no mar territorial de um Estado-Membro;

   c) nos estreitos utilizados para a navegação internacional subordinados ao regime de passagem em trânsito estabelecido na Parte III, Secção 2, da Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar, na medida em que um Estado-Membro exerça jurisdição sobre esses estreitos;

   d) na zona económica exclusiva de um Estado-Membro, estabelecida em conformidade com o direito internacional; e

   e) no alto mar.

---

16 Para efeitos de referência, no Anexo I (Parte I e Parte II) é apresentado um resumo das regras relevantes da MARPOL relativas às descargas de hidrocarbonetos e substâncias líquidas nocivas.

2. A presente directiva aplica-se a descargas ilegais efectuadas por qualquer navio, qualquer que seja a sua bandeira, com excepção dos navios de guerra, das unidades auxiliares de marinha e dos navios pertencentes ou operados por um Estado e utilizados, no momento considerado, unicamente para fins de serviço público não comercial.

Artigo 4.°

Aplicação aos navios que se encontram nos portos dos Estados-Membros

1. Caso, em virtude de irregularidades detectadas ou informações comunicadas, existam suspeitas de que um navio que se encontra num porto de um Estado-Membro ou num seu terminal ao largo efectuou uma descarga ilegal de substâncias poluentes em qualquer das zonas marítimas referidas no n.° 1 do artigo 3.°, o Estado-Membro deverá assegurar a realização do exame adequado em conformidade com o seu direito interno.

2. No Anexo II é apresentada uma lista não-exaustiva de irregularidades ou informações na acepção do n.° 1.

3. Na medida em que o exame referido no n.° 1 revele factos que possam constituir prova de que tal descarga ilegal foi efectuada, as autoridades competentes em matéria criminal deverão ser informadas.

Artigo 5.°

Aplicação a navios em trânsito

Caso a alegada descarga ilegal tenha sido efectuada numa zona marítima referida no n.° 1, alíneas b), c), d) ou e) do artigo 3.°, e o navio suspeito de a ter efectuado não escale um porto do Estado-Membro que detém as informações relativas à alegada descarga, aplica-se o seguinte:

- se o porto de escala seguinte do navio se situar noutro Estado-Membro, os Estados-Membros em causa deverão cooperar estreitamente no exame referido no n.° 1 do artigo 4.° e na decisão das medidas administrativas adequadas no que se refere à eventual descarga;

- se o porto de escala seguinte do navio se situar fora da Comunidade, o Estado-Membro deverá adoptar as medidas necessárias para garantir que esse porto seja informado da alegada descarga e solicitará ao respectivo Estado que adopte as medidas adequadas no que se refere à eventual descarga.

Artigo 6.°

Crime e sanções

1. Os Estados-Membros devem garantir que a descarga ilegal de substâncias poluentes, a participação em tal descarga e a sua instigação, com dolo ou negligência grosseira, são consideradas crime.

2. Qualquer pessoa (ou seja, não só o proprietário do navio mas também o proprietário da carga, a sociedade de classificação ou qualquer outra pessoa envolvida) que um tribunal declare responsável na acepção do n.° 1 será sujeita a sanções, incluindo, quando adequado, sanções penais.

3. As sanções referidas no n.° 2 devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

4. No que se refere a pessoas singulares, devem ser previstas sanções penais, incluindo, nos casos mais graves, penas privativas da liberdade, no respeito do direito internacional aplicável.

5. No que se refere a pessoas singulares e colectivas, os Estados-Membros podem estabelecer, nomeadamente, as seguintes sanções:

   a) multas;

   b) a confiscação do produto dos crimes referidos no n.° 1.

   Quando apropriado, os Estados-Membros podem igualmente prever as seguintes sanções:

   c) a interdição temporária ou permanente do exercício de actividades comerciais;

   d) a colocação sob vigilância judicial;

   e) a dissolução por decisão judicial;

   f) a exclusão do benefício de vantagens ou auxílios públicos.

6. As multas referidas no presente artigo não podem ser objecto de seguro.

Artigo 7.°

Salvaguardas

Os Estados-Membros aplicarão as disposições da presente directiva sem qualquer discriminação formal ou material entre navios estrangeiros, no respeito do direito internacional aplicável, incluindo a Secção 7 da Parte XII da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982, e notificarão imediatamente ao Estado de bandeira do navio e a qualquer outro Estado interessado as medidas adoptadas ao abrigo da presente directiva.

Artigo 8.°

Medidas de acompanhamento

Os Estados-Membros e a Comissão deverão cooperar, em estreita colaboração com a Agência Europeia da Segurança Marítima e, se necessário, no quadro do programa de acção relativo à poluição marinha acidental ou deliberada, tal como previsto na Decisão n.° 2850/2000/CE[17], para:

a) desenvolver os sistemas de informação necessários à aplicação efectiva da presente directiva;

b) estabelecer práticas e orientações comuns relativas, em especial:

- à monitorização e identificação atempada dos navios que efectuam descargas poluentes em violação da presente directiva, incluindo, quando apropriado, o equipamento de bordo monitor das descargas;

- a métodos fiáveis de relacionar substâncias poluentes presentes no mar com um navio específico; e

- à aplicação efectiva da presente directiva.

Artigo 9.°

Apresentação de relatórios

De três em três anos, os Estados-Membros transmitirão à Comissão um relatório sobre a aplicação da presente directiva pelos seus tribunais e outras autoridades competentes. Com base nesses relatórios, a Comissão apresentará um relatório comunitário ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

Artigo 10.°

Comité

1. A Comissão será assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), instituído pelo artigo 3.° do Regulamento (CE) n.° 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Novembro de 2002, que estabelece o Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS)[18].

2. Sempre que seja feita referência ao presente número, é aplicável o disposto nos artigos 5.° e 7.° da Decisão 1999/468/CE[19], tendo em conta o disposto no seu artigo 8.°. O prazo previsto no n.° 6 do artigo 5.° da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

---

17 Decisão n.° 2850/2000/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Dezembro de 2000, que define um quadro comunitário para a cooperação no domínio da poluição marinha acidental ou deliberada, JO L 332 de 28.12.2000, p. 1.

18 JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

19 JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

3. A Comissão informará regularmente o Comité instituído pela Decisão n.° 2850/2000/CE de todas as medidas ou outras actividades pertinentes ligadas à luta contra a poluição marinha.

Artigo 11.°
Procedimento de alteração

1. Os anexos da presente directiva e as referências à MARPOL 73/78 podem ser alterados de acordo com o procedimento estabelecido no n.° 2 do artigo 10.°.

2. As emendas à MARPOL 73/78 mencionadas no n.° 1 podem ser excluídas do âmbito de aplicação da presente directiva, em aplicação do disposto no artigo 5.° do Regulamento (CE) n.° 2099/2002.

Artigo 12.°
Aplicação

1. Os Estados-Membros adoptarão as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva, o mais tardar, seis meses após a data da sua entrada em vigor, e do facto informarão imediatamente a Comissão.

2. Quando os Estados-Membros adoptarem tais disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades de execução serão adoptadas pelos Estados-Membros.

Artigo 13.°
Entrada em vigor

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

Artigo 14.°
Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho,
O Presidente

ANEXO I

Resumo (para efeitos de referência) das regras da Convenção MARPOL 73/78, referida no n.° 2 do artigo 2.°, relativas às descargas de hidrocarbonetos e substâncias líquidas nocivas

Parte I: Hidrocarbonetos (Anexo I da MARPOL 73/78)

Para efeitos do Anexo I da MARPOL 73/78, entende-se por "hidrocarbonetos", petróleo sob qualquer forma, incluindo petróleo bruto, fuelóleo, lamas, resíduos e produtos refinados (que não sejam produtos petroquímicos sujeitos às disposições do Anexo II da MARPOL 73/78) e por "mistura de hidrocarbonetos", uma mistura com qualquer teor em hidrocarbonetos.

Excertos das disposições pertinentes do Anexo I da MARPOL 73/78:

Regra 9: Controlo das descargas de hidrocarbonetos

1. Sob reserva do disposto nas regras 10 e 11 do presente anexo e no ponto 2 da presente regra, é proibida a descarga para o mar de hidrocarbonetos ou misturas de hidrocarbonetos pelos navios a que se aplica o presente anexo, excepto quando sejam satisfeitas todas as seguintes condições:

a) No caso de navios petroleiros, com excepção do previsto na alínea b):

(i) O navio não se encontra numa zona especial;

(ii) O navio encontra-se a mais de 50 milhas marítimas da terra mais próxima;

(iii) O navio segue a sua rota;

(iv) A taxa instantânea de descarga de hidrocarbonetos não excede 30 litros por milha marítima;

(v) A quantidade total de hidrocarbonetos descarregados para o mar não excede, no caso dos petroleiros existentes, 1/15000 da carga total de que provêm os resíduos e, no caso dos petroleiros novos, 1/30000 da carga total de que provêm os resíduos; e

(vi) O navio tem em funcionamento um equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos e um tanque de resíduos, conforme prescrito pela regra 15 do presente anexo.

b) No caso de navios não petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 400 t, e de navios petroleiros no que se refere às águas dos porões dos espaços de máquinas, excluindo as águas dos porões das casas das bombas de carga, excepto quando os seus efluentes estejam misturados com resíduos da carga de hidrocarbonetos:

(i) O navio não se encontra numa zona especial;

(ii) O navio segue a sua rota;

(iii) O teor em hidrocarbonetos do efluente, sem diluição, não excede 15 partes por milhão; e

(iv) O navio tem em funcionamento o equipamento [monitor de descarga de hidrocarbonetos e de filtragem de hidrocarbonetos] prescrito pela regra 16 do presente anexo.

2. No caso de navios de arqueação bruta inferior a 400 t que não sejam petroleiros e que naveguem fora de zonas especiais, a Administração [do Estado de bandeira] assegurará que sejam equipados, na medida do possível e razoável, com instalações que permitam a retenção a bordo dos resíduos de hidrocarbonetos e a sua descarga para instalações de recepção ou para o mar de acordo com as prescrições do ponto 1.b).

- - -

4. As disposições do ponto 1 não se aplicam à descarga de lastro limpo ou segregado ou de misturas de hidrocarbonetos não tratadas que, sem diluição, apresentem um teor em hidrocarbonetos não superior a 15 ppm, desde que tais misturas não provenham dos porões das casas das bombas e não contenham resíduos da carga de hidrocarbonetos.

5. Nenhuma descarga para o mar conterá substâncias químicas ou outras substâncias em quantidades ou concentrações perigosas para o meio marinho, nem substâncias químicas ou outras substâncias adicionadas com a finalidade de dissimular a inobservância das condições de descarga especificadas na presente regra.

6. Os resíduos de hidrocarbonetos que não possam ser descarregados para o mar de acordo com o disposto nos pontos 1, 2 e 4 serão retidos a bordo ou descarregados para instalações de recepção.

- - -

Regras 10: Métodos de prevenção da poluição por hidrocarbonetos provenientes de navios que operem em zonas especiais

1. Para efeitos do presente anexo, são zonas especiais a zona do mar Mediterrâneo, a zona do mar Báltico, a zona do mar Negro, a zona do mar Vermelho, a «zona dos Golfos», a zona do Golfo de Aden, a zona do Antárctico e as águas do noroeste europeu [definidas como segue:].

2. Sob reserva do disposto na regra 11 do presente anexo:

a) É proibida qualquer descarga para o mar, nas zonas especiais, de hidrocarbonetos ou misturas de hidrocarbonetos por navios petroleiros e por navios não petroleiros de arqueação bruta igual ou superior a 400 t. […]

b) [...] É proibida qualquer descarga para o mar, nas zonas especiais, de hidrocarbonetos ou misturas de hidrocarbonetos por navios não petroleiros de arqueação bruta inferior a 400 t, excepto quando o teor em hidrocarbonetos do efluente, sem diluição, não exceda 15 ppm.

3. a) As disposições do ponto 2 não se aplicam à descarga de lastro limpo ou segregado.

b) As disposições do ponto 2.a) não se aplicam à descarga de águas de porão tratadas provenientes de espaços de máquinas desde que sejam satisfeitas todas as seguintes condições:

(i) as águas não provêm dos porões das casas das bombas de carga;

(ii) as águas não estão misturadas com resíduos da carga de hidrocarbonetos;

(iii) O navio segue a sua rota;

(iv) O teor em hidrocarbonetos do efluente, sem diluição, não excede 15 ppm;

(v) O navio tem em funcionamento um equipamento de filtragem de hidrocarbonetos que satisfaz o prescrito na regra 16.5 do presente anexo; e

(vi) O equipamento de filtragem está equipado com um dispositivo de paragem que interrompa automaticamente a descarga quanto o teor em hidrocarbonetos do efluente exceda 15 ppm.

4. a) Nenhuma descarga para o mar conterá substâncias químicas ou outras substâncias em quantidades ou concentrações perigosas para o meio marinho, nem substâncias químicas ou outras substâncias adicionadas com a finalidade de dissimular a inobservância das condições de descarga especificadas na presente regra.

b) Os resíduos de hidrocarbonetos que não possam ser descarregados para o mar de acordo com o disposto nos pontos 2 ou 3 serão retidos a bordo ou descarregados para instalações de recepção.

5. As disposições da presente regra não proíbem que um navio, numa viagem de que apenas uma parte se efectue numa zona especial, proceda a descargas fora dessa zona de acordo com o disposto na regra 9 do presente anexo.

- - -

Regra 11: Excepções

As regras 9 e 10 do presente anexo não se aplicam:

a) À descarga para o mar de hidrocarbonetos ou misturas de hidrocarbonetos quando necessário para garantir a segurança do navio ou salvar vidas humanas no mar; ou

b) [não aplicável][20]

c) À descarga para o mar de substâncias que contenham hidrocarbonetos aprovada pela Administração [do Estado de bandeira], quando tais substâncias sejam utilizadas para combater incidentes de poluição específicos com o fim de minimizar os danos dela resultantes. Qualquer descarga desta natureza estará sujeita à aprovação do governo com jurisdição na zona onde se tencione efectuar a descarga.

---

[20] Conforme estabelece o n.° 2 do artigo 3.°, a excepção prevista na regra 11.b) do Anexo I da MARPOL 73/78 não é aplicável no contexto da presente directiva. Diz a referida alínea:

"b) À descarga para o mar de hidrocarbonetos ou misturas de hidrocarbonetos em resultado de avaria no navio ou no seu equipamento:

(i) desde que, depois da ocorrência da avaria ou da detecção da descarga, tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis a fim de impedir ou reduzir ao mínimo tal descarga; e

(ii) salvo se o proprietário ou o comandante tiver agido intencionalmente para provocar a avaria ou negligentemente e consciente da probabilidade da ocorrência da avaria; ou"

Parte II: Substâncias líquidas nocivas (Anexo II da MARPOL 73/78)

Excertos das disposições pertinentes do Anexo II da MARPOL 73/78:

Regra 3: Classificação em categorias e lista das substâncias líquidas nocivas

1. Para efeitos das regras do presente anexo, as substâncias líquidas nocivas dividem-se nas quatro categorias seguintes:

a) Categoria A - Substâncias líquidas nocivas provenientes das operações de limpeza ou deslastragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam um grave risco para os recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam gravemente os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar e justificam, portanto, a aplicação de medidas rigorosas contra a poluição.

b) Categoria B - Substâncias líquidas nocivas provenientes das operações de limpeza ou deslastragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam um risco para os recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam os locais de recreio ou outras utilizações legítimas do mar e justificam, portanto, a aplicação de medidas especiais contra a poluição.

c) Categoria C - Substâncias líquidas nocivas provenientes das operações de limpeza ou deslastragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam um fraco risco para os recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam ligeiramente os locais de recreio ou outras utilizações legitimas do mar e requerem, portanto, condições especiais de operação.

d) Categoria D - Substâncias líquidas nocivas provenientes das operações de limpeza ou deslastragem de tanques que, se descarregadas para o mar, representam um risco reconhecível para os recursos marinhos ou para a saúde humana ou prejudicam muito ligeiramente os locais de recreio ou outras utilizações legitimas do mar e requerem, portanto, alguma atenção às condições de operação.

\- - -

[Nas regras 3, pontos 2 a 4, e 4 e nos apêndices do Anexo II da MARPOL 73/78 figuram outras directrizes para a classificação das substâncias em categorias, bem como uma lista das substâncias classificadas]

Regra 5: Descarga de substâncias líquidas nocivas

Substâncias das categorias A, B e C fora das zonas especiais e substâncias da categoria D em todas as zonas

Sob reserva do disposto na [...] regra 6 do presente anexo,

1. É proibida a descarga para o mar das substâncias da categoria A definidas na regra 3.1.a) do presente anexo, ou das substâncias provisoriamente classificadas como tal, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias. Se os tanques que contêm tais substâncias ou misturas forem lavados, os resíduos resultantes serão descarregados para uma instalação de recepção até que

a concentração da substância no efluente recebido nessa instalação seja igual ou inferior a 0,1% em massa e o tanque esteja vazio, com excepção do fósforo amarelo ou branco, para o qual a concentração residual será de 0,01% em massa. A água subsequentemente introduzida no tanque pode ser descarregada para o mar desde que sejam satisfeitas todas as seguintes condições:

a) O navio segue a sua rota a uma velocidade de pelo menos 7 nós, no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós, no caso de navios sem propulsão própria;

b) A descarga é efectuada feita abaixo da linha de água, tendo em consideração a localização das tomadas de água do mar; e

c) A descarga é efectuada a uma distância da terra mais próxima não inferior a 12 milhas marítimas e em águas de profundidade não inferior a 25 m.

2. É proibida a descarga para o mar das substâncias da categoria B definidas na regra 3.1.b) do presente anexo, ou das substâncias provisoriamente classificadas como tal, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias, excepto quando sejam satisfeitas todas as seguintes condições:

a) O navio segue a sua rota a uma velocidade de pelo menos 7 nós, no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós, no caso de navios sem propulsão própria;

b) Os métodos e disposições para descarga foram aprovados pela Administração [do Estado de bandeira]. Tais métodos e disposições devem basear-se em normas elaboradas pela [IMO] e garantir que a concentração e o débito de descarga do efluente sejam tais que a concentração da substância na esteira do navio não exceda 1 ppm;

c) A quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e dos respectivos encanamentos não excede a quantidade máxima aprovada pelos métodos referidos na alínea b), a qual não excederá em caso algum a maior das quantidades seguintes: 1 m^3 ou 1/3000 da capacidade do tanque em metros cúbicos;

d) A descarga é efectuada abaixo da linha de água, tendo em consideração a localização das tomadas de água do mar; e

e) A descarga é efectuada a uma distância da terra mais próxima não inferior a 12 milhas marítimas e em águas de profundidade não inferior a 25 m.

3. É proibida a descarga para o mar das substâncias da categoria C definidas na regra 3.1.c) do presente anexo, ou das substâncias provisoriamente classificadas como tal, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias, excepto quando sejam satisfeitas todas as seguintes condições:

a) O navio segue a sua rota a uma velocidade de pelo menos 7 nós, no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós, no caso de navios sem propulsão própria;

b) Os métodos e disposições para descarga foram aprovados pela Administração [do Estado de bandeira]. Tais métodos e disposições devem basear-se em normas elaboradas pela [IMO] e garantir que a concentração e o débito de descarga do efluente sejam tais que a concentração da substância na esteira do navio não exceda 10 ppm;

c) A quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e dos respectivos encanamentos não excede a quantidade máxima aprovada pelos métodos referidos na alínea b), a qual não excederá em caso algum a maior das quantidades seguintes: 3 m^3 ou 1/1000 da capacidade do tanque em metros cúbicos;

d) A descarga é efectuada abaixo da linha de água, tendo em consideração a localização das tomadas de água do mar; e

e) A descarga é efectuada a uma distância da terra mais próxima não inferior a 12 milhas marítimas e em águas de profundidade não inferior a 25 m.

4. É proibida a descarga para o mar das substâncias da categoria D definidas na regra 3.1.d) do presente anexo, ou das substâncias provisoriamente classificadas como tal, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias, excepto quando sejam satisfeitas todas as seguintes condições:

a) O navio segue a sua rota a uma velocidade de pelo menos 7 nós, no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós, no caso de navios sem propulsão própria;

b) A concentração de tais misturas não excede uma parte da substância para 10 partes de água; e

c) A descarga é efectuada a uma distância da terra mais próxima não inferior a 12 milhas marítimas.

5. Podem ser utilizados métodos de ventilação aprovados pela Administração [do Estado de bandeira] para remover resíduos de carga de um tanque. Tais métodos devem basear-se em normas elaboradas pela [IMO]. A água subsequentemente introduzida no tanque será considerada água limpa e não se lhe aplicará o disposto nos pontos 1, 2, 3 e 4.

6. É proibida a descarga para o mar de substâncias não incluídas em nenhuma categoria nem classificadas provisoriamente ou avaliadas de acordo com a regra 4.1 do presente anexo, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias.

Substâncias das categorias A, B e C nas zonas especiais [definidas na regra 1 do Anexo II da MARPOL 73/78, incluindo o mar Báltico]

Sob reserva do disposto no ponto 14 da presente regra e na regra 6 do presente anexo,

7. É proibida a descarga para o mar das substâncias da categoria A definidas na regra 3.1.a) do presente anexo, ou das substâncias provisoriamente classificadas como tal, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias. Se os tanques que contêm tais substâncias ou misturas forem lavados, os resíduos resultantes serão descarregados para uma instalação de recepção disponibilizada pelos Estados ribeirinhos da zona especial em conformidade com a regra 7 do presente anexo até que a concentração da substância no efluente recebido nessa instalação seja igual ou inferior a 0,05% em massa e o tanque esteja vazio, com excepção do fósforo amarelo ou branco, para o qual a concentração residual será de 0,005% em massa. A água subsequentemente introduzida no tanque pode ser descarregada para o mar desde que sejam satisfeitas todas as seguintes condições:

a) O navio segue a sua rota a uma velocidade de pelo menos 7 nós, no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós, no caso de navios sem propulsão própria;

b) A descarga é efectuada abaixo da linha de água, tendo em consideração a localização das tomadas de água do mar; e

c) A descarga é efectuada a uma distância da terra mais próxima não inferior a 12 milhas marítimas e em águas de profundidade não inferior a 25 m.

8. É proibida a descarga para o mar das substâncias da categoria B definidas na regra 3.1.b) do presente anexo, ou das substâncias provisoriamente classificadas como tal, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias, excepto quando sejam satisfeitas todas as seguintes condições:

a) O tanque foi objecto de pré-lavagem em conformidade com o método aprovado pela Administração [do Estado de bandeira] e baseado nas normas elaboradas pela [IMO] e os resíduos resultantes descarregados para uma instalação de recepção;

b) O navio segue a sua rota a uma velocidade de pelo menos 7 nós, no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós, no caso de navios sem propulsão própria;

c) Os métodos e disposições para descarga e lavagem foram aprovados pela Administração [do Estado de bandeira]. Tais métodos e disposições devem basear-se em normas elaboradas pela [IMO] e garantir que a concentração e o débito de descarga do efluente sejam tais que a concentração da substância na esteira do navio não exceda 1 ppm;

d) A descarga é efectuada abaixo da linha de água, tendo em consideração a localização das tomadas de água do mar; e

e) A descarga é efectuada a uma distância da terra mais próxima não inferior a 12 milhas marítimas e em águas de profundidade não inferior a 25 m.

9. É proibida a descarga para o mar das substâncias da categoria C definidas na regra 3.1.c) do presente anexo, ou das substâncias provisoriamente classificadas como tal, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias, excepto quando sejam satisfeitas todas as seguintes condições:

a) O navio segue a sua rota a uma velocidade de pelo menos 7 nós, no caso de navios com propulsão própria, ou de pelo menos 4 nós, no caso de navios sem propulsão própria;

b) Os métodos e disposições para descarga foram aprovados pela Administração [do Estado de bandeira]. Tais métodos e disposições devem basear-se em normas elaboradas pela [IMO] e garantir que a concentração e o débito de descarga do efluente sejam tais que a concentração da substância na esteira do navio não exceda 1 ppm;

c) A quantidade máxima de carga descarregada de cada tanque e dos respectivos encanamentos não excede a quantidade máxima aprovada pelos métodos referidos na alínea b), a qual não excederá em caso algum a maior das quantidades seguintes: 1 m^3 ou 1/3000 da capacidade do tanque em metros cúbicos;

d) A descarga é efectuada abaixo da linha de água, tendo em consideração a localização das tomadas de água do mar; e

e) A descarga é efectuada a uma distância da terra mais próxima não inferior a 12 milhas marítimas e em águas de profundidade não inferior a 25 m.

10. Podem ser utilizados métodos de ventilação aprovados pela Administração [do Estado de bandeira] para remover resíduos de carga de um tanque. Tais métodos devem basear-se em normas elaboradas pela [IMO]. A água subsequentemente introduzida no tanque será considerada água limpa e não se lhe aplicará o disposto nos pontos 7, 8 e 9.

11. É proibida a descarga para o mar de substâncias não incluídas em nenhuma categoria nem classificadas provisoriamente ou avaliadas de acordo com a regra 4.1 do presente anexo, ou ainda de águas de lastro, águas de lavagem de tanques ou outros resíduos ou misturas que contenham tais substâncias.

12. As disposições da presente regra não proíbem que um navio retenha a bordo resíduos de uma carga da categoria B ou C e os descarregue para o mar fora de uma zona especial de acordo com o disposto respectivamente no ponto 2 ou 3.

- - -

Regra 6: Excepções

A regra 5 do presente anexo não se aplica:

a) À descarga para o mar de substâncias líquidas nocivas ou de misturas que contenham tais substâncias quando necessária para garantir a segurança do navio ou salvar vidas humanas no mar; ou

b) [não aplicável][21]

c) À descarga para o mar de substâncias líquidas nocivas ou de misturas que contenham tais substâncias aprovada pela Administração [do Estado de bandeira], quando tais substâncias ou misturas sejam utilizadas para combater incidentes de poluição específicos com o fim de minimizar os danos dela resultantes. Qualquer descarga desta natureza estará sujeita à aprovação do governo com jurisdição na zona onde se tencione efectuar a descarga.

---

[21] Conforme estabelece o n.° 2 do artigo 3.°, a excepção prevista na regra 6.b) do Anexo II da MARPOL 73/78 não é aplicável no contexto da presente directiva. Diz a referida alínea:

"b) À descarga para o mar de substâncias líquidas nocivas ou de misturas que contenham tais substâncias em resultado de avaria no navio ou no seu equipamento:

(i) desde que, depois da ocorrência da avaria ou da detecção da descarga, tenham sido tomadas todas as precauções razoáveis a fim de impedir ou reduzir ao mínimo tal descarga; e

(ii) salvo se o proprietário ou o comandante tiver agido intencionalmente para provocar a avaria ou negligentemente e consciente da probabilidade da ocorrência da avaria; ou"

ANEXO II

Lista não exaustiva das irregularidades ou informações referidas no n.° 1 do artigo 4.°

(1) Quaisquer irregularidades no que respeita ao livro de registo de hidrocarbonetos ou outros registos relevantes ou de outra forma relacionadas com potenciais crimes de poluição descobertas nas inspecções pelo Estado do porto realizadas ao abrigo da Directiva 95/21/CE;

(2) Quaisquer irregularidades no que respeita à entrega dos resíduos gerados no navio ou dos resíduos da carga ou à respectiva notificação, tal como exigido pela Directiva 2000/59/CE;

(3) Quaisquer informações fornecidas por outro Estado-Membro relativas a potenciais crimes de poluição imputáveis ao navio, obtidas em aplicação dos procedimentos previstos na Directiva 2002/59/CE ou de outra forma; ou

(4) Quaisquer outras informações fornecidas por pessoas envolvidas na operação do navio, incluindo pilotos, que indiciem irregularidades no que respeita ao cumprimento das obrigações previstas pela presente directiva.

FICHA FINANCEIRA

O impacto financeiro do presente regulamento limita-se aos proprietários dos navios e outros operadores do sector marítimo que agem em violação de regras aplicáveis há muitos anos com dolo ou negligência grosseira. Uma vez que não se prevê qualquer impacto a nível comunitário, considera-se desnecessário apresentar uma ficha financeira pormenorizada.