Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

►B

DIRECTIVA 2002/59/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 27 de Junho de 2002

relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Directiva 93/75/CEE do Conselho

(JO L 208 de 5.8.2002, p. 10)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
►M1	Directiva 2009/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Abril de 2009	L 131	101	28.5.2009
►M2	Directiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Abril de 2009	L 131	114	28.5.2009
►M3	Directiva 2011/15/UE da Comissão de 23 de Fevereiro de 2011	L 49	33	24.2.2011
►M4	Diretiva 2014/100/UE da Comissão de 28 de Outubro de 2014	L 308	82	29.10.2014
►M5	Regulamento (UE) 2019/1243 do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de junho de 2019	L 198	241	25.7.2019

▼B

DIRECTIVA 2002/59/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 27 de Junho de 2002

relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Directiva 93/75/CEE do Conselho

Artigo 1.º

Objectivo

A presente directiva tem por objectivo a instituição, na Comunidade, de um sistema de acompanhamento e de informação do tráfego de navios, com vista a aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo, melhorar a resposta das autoridades a incidentes, a acidentes ou a situações potencialmente perigosas no mar, incluindo operações de busca e de salvamento, e contribuir para uma melhor prevenção e detecção da poluição causada pelos navios.

Os Estados-Membros devem assegurar um acompanhamento e tomar todas as medidas necessárias e adequadas para garantir que os comandantes, operadores ou agentes de navios, assim como os carregadores ou proprietários de carga perigosa ou poluente transportada a bordo desses navios, cumpram os requisitos previstos na presente directiva.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. Salvo disposição em contrário, a presente directiva aplica-se aos navios de arqueação bruta igual ou superior a 300.

2. ►M1 A presente directiva não se aplica, salvo disposição em contrário, a: ◄

a) Navios de guerra, navios auxiliares da marinha e outros navios pertencentes a um Estado-Membro ou ao serviço de um Estado-Membro e utilizados para um serviço público de natureza não comercial;

b) Navios de pesca, navios tradicionais e embarcações de recreio de comprimento inferior a 45 metros;

▼M1

c) Bancas em navios com arqueação bruta inferior a 1 000, provisões de bordo e equipamentos para uso a bordo de todos os navios.

▼B

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

a) ►M1 «Instrumentos internacionais pertinentes», os seguintes instrumentos, na sua versão actualizada: ◄

— Marpol, a Convenção Internacional de 1973 para a prevenção da poluição por navios, bem como o seu protocolo de 1978,

▼B

— 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,

— a Convenção SAR, a Convenção Internacional sobre busca e salvamento marítimo, de 1979,

— 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 A.851(20) da Organização Marítima Internacional intitulada «General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants»;

▼M1

— «Resolução A.917(22) da OMI», a Resolução 917(22) da Organização Marítima Internacional intitulada «Guidelines for the onboard use of AIS», com a redacção que lhe foi dada pela Resolução A.956(23) da OMI;

— «Resolução A.949(23) da OMI», a Resolução 949(23) da Organização Marítima Internacional intitulada «Guidelines on places of refuge for ships in need of assistance»;

▼M1

— «Resolução A.950(23) da OMI», a Resolução 950(23) da Organização Marítima Internacional intitulada «Maritime assistance services (MAS)»;

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

▼B

b) «Operador», o armador ou o gestor do navio;

c) «Agente», a pessoa mandatada ou autorizada para prestar informações em nome do operador do navio;

d) «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;

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

f) «Navio», qualquer navio de mar ou veículo marinho;

g) «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 condições prévias adequadas em conformidade com o disposto no ponto 1.1.3 do código IBC ou no ponto 1.1.6 do código IGC;

h) «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;

i) «Unidade de transporte de carga», qualquer veículo de carga rodoviário, vagão de carga ferroviário, contentor, veículo cisterna rodoviário, vagão ferroviário ou cisterna portátil;

▼B

j) «Endereço», o nome e as ligações de comunicação pelos quais se possa 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 de informações detalhadas relativas à carga transportada pelo navio;

▼M1

k) «Autoridades competentes», as autoridades e organizações designadas pelos Estados-Membros para exercer as funções previstas na presente directiva;

▼B

l) «Autoridades portuárias», as autoridades ou organismos competentes designados pelos Estados-Membros, em cada porto, a receber e disponibilizar as informações comunicadas em conformidade com a presente directiva;

m) «Local de refúgio», um porto, parte de porto ou outro espaço para manobrar ou fundeadouro de protecção, ou qualquer outra área de refúgio identificada por um Estado-Membro para acolher os navios em perigo;

n) «Centro costeiro», o serviço de tráfego marítimo, a instalação em terra responsável por um sistema de notificação obrigatória dos navios 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.

o) «Serviço de tráfego marítimo» (VTS), um serviço destinado a aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo e a proteger o ambiente, com capacidade para intervir no tráfego e reagir a situações de tráfego que surjam na zona por ele abrangida;

p) «Sistemas de organização do tráfego», qualquer sistema que inclua uma ou várias rotas ou medidas de organização do tráfego destinadas a reduzir o risco de acidentes; inclui sistemas de separação do tráfego, rotas com dois sentidos, vias recomendadas, zonas a evitar, zonas de tráfego costeiro, desvios, zonas de precaução e rotas de águas profundas;

q) «Navios tradicionais», qualquer tipo de navio histórico e suas réplicas, incluindo os navios destinados a incentivar ou promover competências e a navegação tradicionais, que constituam simultaneamente monumentos culturais vivos, manobrados de acordo com princípios de navegação e técnica tradicionais;

r) «Acidente», qualquer acidente na acepção do código da OMI para a investigação de acidentes e incidentes marítimos;

▼M1

s) «SafeSeaNet», o sistema comunitário de intercâmbio de informações marítimas desenvolvido pela Comissão em cooperação com os Estados-Membros, a fim de assegurar a aplicação da legislação comunitária;

▼M1

t) «Serviço programado», uma série de viagens organizada de forma a assegurar o tráfego entre dois ou mais portos, quer de acordo com um horário público, quer com uma regularidade ou frequência tal que constitua uma série manifestamente sistemática;

u) «Navio de pesca», qualquer navio equipado para exercer a exploração comercial dos recursos aquáticos vivos;

v) «Navio que precisa de assistência», sem prejuízo das normas da Convenção SAR relativas ao resgate de pessoas, um navio numa situação que possa causar a sua perda ou representar um perigo para o ambiente ou para a navegação;

w) «LRIT», um sistema de identificação e seguimento de navios de longo alcance, em conformidade com a Regra 19-1 do capítulo V da Convenção SOLAS.

▼B

TÍTULO I

NOTIFICAÇÃO E ACOMPANHAMENTO DOS NAVIOS

Artigo 4.º

Notificação prévia à entrada em portos dos Estados-Membros

1. O operador, agente ou comandante de um navio que se dirija a um porto de um Estado-Membro deve notificar as informações previstas no ponto 1 do anexo I à autoridade portuária:

a) Com pelo menos 24 horas de antecedência; ou

b) O mais tardar, no momento em que o navio largue do porto anterior, se a duração da viagem for inferior a 24 horas; ou

c) Se não for conhecido o porto de escala ou se tiver sido alterado durante a viagem, logo que a informação seja conhecida.

2. Os navios provenientes de um porto fora da Comunidade que se dirijam a um porto de um Estado-Membro e que transportem mercadorias perigosas ou poluentes devem cumprir as obrigações de notificação previstas no artigo 13.º

Artigo 5.º

Acompanhamento de navios que entrem na zona abrangida por sistemas de notificação obrigatória dos navios

1. Os Estados-Membros em causa devem assegurar o acompanhamento e tomar todas as medidas necessárias e adequadas para garantir que todos os navios que entrem na zona abrangida por um sistema de notificação obrigatória dos navios, aprovado pela OMI de acordo com a regra 11, capítulo V, da Convenção SOLAS, e operado por um ou mais Estados, dos quais um pelo menos é um Estado-Membro, em conformidade com as orientações e critérios aplicáveis estabelecidos pela OMI, respeitem esse sistema comunicando as informações exigidas, sem prejuízo de quaisquer informações suplementares solicitadas pelo Estado-Membro de acordo com a resolução A.851(20) da OMI.

▼B

2. Ao submeter à OMI, para aprovação, um novo sistema de notificação obrigatória dos navios ou uma proposta de alteração do sistema de notificação existente, os Estados-Membros devem incluir na sua proposta pelo menos as informações a que se refere o ponto 4 do anexo I.

Artigo 6.º

Utilização de sistemas de identificação automática

1. Os navios que se dirijam a um porto de um Estado-Membro devem, de acordo com o calendário estabelecido na secção I do anexo II, estar equipados com um sistema de identificação automática (AIS), que responda às normas de desempenho definidas pela OMI.

2. Os navios equipados com um AIS devem manter esse sistema operacional a qualquer momento, excepto quando a protecção das informações sobre navegação estiver prevista em acordos, regras ou normas internacionais.

▼M1

Artigo 6.º-A

Utilização de sistemas de identificação automática (AIS) em navios de pesca

Qualquer navio de pesca com comprimento de fora a fora superior a 15 metros que arvore pavilhão de um Estado-Membro e esteja registado na Comunidade, ou que opere nas águas interiores ou nas águas territoriais de um Estado-Membro, ou que desembarque as capturas no porto de um Estado-Membro, deve estar equipado, de acordo com o calendário estabelecido no ponto I.3 do anexo II, com um AIS (Classe A) que satisfaça as normas de desempenho da OMI.

Os navios equipados com um AIS devem manter esse sistema operacional a qualquer momento. Em circunstâncias excepcionais, o AIS pode ser desligado sempre que o comandante o considerar necessário para a segurança do seu navio.

Artigo 6.º-B

Utilização de sistemas de identificação e seguimento de longo alcance de navios (LRIT)

1. Os navios aos quais se aplicam a Regra 19-1 do capítulo V da Convenção SOLAS e as normas de desempenho e os requisitos de funcionamento aprovados pela OMI devem estar equipados com um sistema LRIT conforme com a referida regra quando escalem um porto de um Estado-Membro.

Os Estados-Membros e a Comissão devem cooperar para definir os requisitos relativos à instalação de equipamento para a transmissão de informações LRIT a bordo dos navios que naveguem em águas cobertas por estações fixas AIS dos Estados-Membros, e propor à OMI as medidas que considerem adequadas.

2. A Comissão deve cooperar com os Estados-Membros com vista à criação de um Centro Europeu de Dados LRIT incumbido de processar informações para a identificação e o seguimento de longo alcance de navios.

▼B

Artigo 7.º

Utilização de sistemas de organização do tráfego

1. Os Estados-Membros devem assegurar um acompanhamento e tomar todas as medidas necessárias e adequadas para garantir que todos os navios que entrem na zona abrangida por um sistema obrigatório de organização do tráfego, aprovado pela OMI de acordo com a regra 10, capítulo V, da Convenção SOLAS, e operado por um ou mais Estados, dos quais um pelo menos seja um Estado-Membro, utilizem o sistema de acordo com as orientações e critérios pertinentes definidos pela OMI.

2. Quando implementarem, sob a sua responsabilidade, um sistema de organização do tráfego que não tenha sido aprovado pela OMI, os Estados-Membros devem ter em conta, sempre que possível, as orientações e os critérios definidos pela OMI e tornar públicas todas as informações necessárias para a utilização segura e eficaz desse sistema de organização do tráfego.

Artigo 8.º

Acompanhamento da observância pelos navios das disposições relativas aos serviços de tráfego marítimo

Os Estados-Membros devem assegurar um acompanhamento e tomar todas as medidas necessárias e adequadas para garantir que:

a) Os navios que entrem numa zona de aplicabilidade de um VTS operado por um ou mais Estados, dos quais um pelo menos seja um Estado-Membro, nas suas águas territoriais e baseado nas orientações definidas pela OMI, participem nesse VTS e observem as respectivas regras;

b) Os navios que arvorem pavilhão de um Estado-Membro, ou os navios que se dirijam a um porto de um Estado-Membro e que entrem numa zona de aplicabilidade de um VTS, baseado nas orientações definidas pela OMI, fora das águas territoriais de um Estado-Membro observem as regras desse VTS;

c) Os navios que arvorem pavilhão de um Estado terceiro e que não se dirijam a um porto de um Estado-Membro, que entrem numa zona abrangida por um VTS fora das águas territoriais de um Estado-Membro, observem as regras desse VTS, sempre que possível. Os Estados-Membros devem comunicar ao Estado do pavilhão em causa qualquer aparente inobservância grave dessas regras numa zona abrangida por um VTS.

Artigo 9.º

Infra-estrutura dos sistemas de notificação dos navios, dos sistemas de organização do tráfego e dos serviços de tráfego marítimo

1. Os Estados-Membros devem tomar todas as medidas necessárias e adequadas para se dotarem gradualmente, dentro de um prazo compatível com o calendário estabelecido na secção I do anexo II, do equipamento e das instalações em terra adequados para receber e utilizar informações AIS, tendo em conta um alcance necessário para a transmissão das notificações.

▼B

2. O processo de instalação de todo o equipamento e de construção das instalações em terra necessárias à implementação da presente directiva deverá estar concluído até final de 2007. Os Estados-Membros devem garantir que o equipamento adequado para a transmissão das informações e o intercâmbio destas entre os seus sistemas nacionais esteja operacional o mais tardar um ano depois.

3. Os Estados-Membros devem garantir que os centros costeiros responsáveis pelo controlo da observância das disposições relativas aos serviços de tráfego marítimo e aos sistemas de organização do tráfego disponham de pessoal suficiente e com as qualificações adequadas, assim como de meios adequados de comunicação e de acompanhamento de navios, e operem em conformidade com as orientações aplicáveis da OMI.

Artigo 10.º

Sistemas de registo dos dados de viagem

1. Os Estados-Membros devem assegurar um acompanhamento e tomar todas as medidas adequadas e necessárias para garantir que os navios que se dirijam a um porto de um Estado-Membro estejam equipados com um sistema de registo dos dados de viagem (VDR), de acordo com as regras estabelecidas na secção II do anexo II. As isenções eventualmente concedidas a *ferries ro-ro* ou a embarcações de passageiros de alta velocidade, nos termos do n.º 1, alínea d), do artigo 4.º da Directiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de *ferries ro-ro* e embarcações de passageiros de alta velocidade ([1]), caducarão em 5 de Agosto de 2002.

2. Os dados recolhidos de um sistema VDR deverão ser facultados ao Estado-Membro interessado quando seja realizado um inquérito na sequência de um acidente ocorrido nas águas sob jurisdição de um Estado-Membro. Os Estados-Membros devem garantir que esses dados sejam utilizados no inquérito e analisados adequadamente. Devem providenciar para que os resultados do inquérito sejam publicados o mais depressa possível após a sua conclusão.

▼M2

———————

▼B

TÍTULO II

NOTIFICAÇÃO DAS MERCADORIAS PERIGOSAS OU POLUENTES A BORDO DE NAVIOS (HAZMAT)

▼M1

Artigo 12.º

Obrigação de informação respeitante ao transporte de mercadorias perigosas

1. As mercadorias perigosas ou poluentes só podem ser entregues para transporte ou embarcadas num navio, seja qual for a dimensão deste, num porto de um Estado-Membro, se o comandante ou o operador tiverem, antes da aceitação das mercadorias a bordo, recebido uma declaração com as seguintes informações:

a) As informações enumeradas no ponto 2 do anexo I;

([1]) JO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

▼M3

b) Relativamente às substâncias referidas no anexo I da Convenção MARPOL, a ficha de dados de segurança que discrimina as características físico-químicas dos produtos, incluindo, se for caso disso, a viscosidade expressa em cSt a 50 °C e a densidade a 15 °C, bem como os restantes dados contidos na ficha de dados de segurança, em conformidade com a Resolução OMI MSC.286(86);

▼M1

c) Os dados para chamada urgente do carregador ou de qualquer outra pessoa ou organismo que esteja na posse das informações sobre as características físico-químicas dos produtos e sobre as medidas a tomar em caso de emergência.

2. Os navios provenientes de um porto situado fora da Comunidade que escalem um porto de um Estado-Membro e que transportem mercadorias perigosas ou poluentes devem estar na posse de uma declaração, fornecida pelo carregador, que contenha as informações exigidas nas alíneas a), b) e c) do n.º 1.

3. É da competência e da responsabilidade do carregador fornecer ao comandante ou ao operador essa declaração e garantir que a carga entregue para transporte corresponde efectivamente à declarada em conformidade com o n.º 1.

▼B

Artigo 13.º

Notificação de mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo

1. O operador, o agente ou o comandante de um navio, seja qual for a dimensão deste, que largue de um porto de um Estado-Membro transportando mercadorias perigosas ou poluentes deve notificar à autoridade competente designada pelo Estado-Membro, o mais tardar no momento da largada, as informações especificadas no ponto 3 do anexo I.

2. O operador, o agente ou o comandante de um navio, seja qual for a dimensão deste, que transporte mercadorias perigosas ou poluentes, proveniente de um porto situado fora da Comunidade e que se dirija a um porto de um Estado-Membro ou vá fundear em águas territoriais de um Estado-Membro deve comunicar as informações especificadas no ponto 3 do anexo I à autoridade competente do Estado-Membro em que se situa o primeiro porto de destino ou o fundeadouro, o mais tardar no momento da largada do porto de carregamento ou, caso o porto de destino ou a localização do fundeadouro não sejam conhecidos no momento da largada, logo que essa informação seja conhecida.

3. Os Estados-Membros podem instituir um procedimento que autorize o operador, o agente ou o comandante de um navio a que se apliquem os n.os 1 e 2 a comunicar as informações especificadas no ponto 3 do anexo I à autoridade portuária do porto de largada ou de destino na Comunidade, consoante o caso.

O procedimento instituído deve garantir que a autoridade competente tenha acesso permanente às informações especificadas no ponto 3 do anexo I, em caso de necessidade. Para esse efeito, a autoridade portuária em causa deve conservar as informações especificadas no ponto 3 do anexo I durante um período suficiente para permitir a sua utilização em caso de acidente ou incidente marítimo. A autoridade portuária tomará as medidas necessárias para que as referidas informações possam ser transmitidas sem demora à autoridade competente a pedido desta, 24 horas por dia, por via electrónica.

▼B

4. As informações especificadas no ponto 3 do anexo I devem ser comunicadas pelo operador, agente ou comandante do navio à autoridade portuária ou à autoridade competente.

Essas informações devem ser transmitidas por via electrónica sempre que possível. O intercâmbio de mensagens electrónicas deve utilizar a sintaxe e os procedimentos definidos no anexo III.

Artigo 14.º

Intercâmbio informatizado 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 gerir as informações especificadas no anexo I.

Os sistemas de comunicação instalados em conformidade com o primeiro parágrafo devem apresentar as seguintes características:

a) O intercâmbio de dados far-se-á por via electrónica, devendo o sistema permitir a recepção e o processamento das mensagens comunicadas em conformidade com o artigo 13.º;

b) O sistema deve permitir a transmissão dos dados 24 horas por dia;

▼M1

c) Mediante pedido, através do SafeSeaNet, e se tal for necessário por razões de segurança marítima, de segurança em geral ou de protecção do ambiente marinho, os Estados-Membros devem poder transmitir sem demora informações relativas ao navio e à carga perigosa ou poluente a bordo às autoridades nacionais e locais competentes dos outros Estados-Membros.

Artigo 15.º

Isenções

1. Os Estados-Membros podem dispensar os serviços programados efectuados entre portos situados no seu território das obrigações previstas nos artigos 4.º e 13.º, desde que estejam preenchidas as seguintes condições:

a) A companhia que explora os referidos serviços programados mantém uma lista actualizada dos navios em causa, que transmite à autoridade competente interessada;

b) Para cada viagem efectuada, as informações a que se referem os pontos 1 ou 3, conforme o caso, do anexo I são colocadas à disposição da autoridade competente, a pedido desta. A companhia deve instalar um sistema interno que garanta, 24 horas por dia, a transmissão dessas informações, sem demora e por via electrónica, à autoridade competente que as tenha solicitado, nos termos do n.º 1 do artigo 4.º ou do n.º 4 do artigo 13.º, conforme o caso;

c) Qualquer mudança da hora estimada de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotagem igual ou superior a três horas é notificada ao porto de destino ou à autoridade competente, nos termos do artigo 4.º ou do artigo 13.º, conforme o caso;

d) As isenções só são concedidas a determinados navios relativamente a um serviço específico.

▼M1

Para efeitos do primeiro parágrafo, um serviço só pode ser considerado um serviço programado se se destinar a ser operado pelo menos durante um mês.

As isenções das obrigações previstas nos artigos 4.º e 13.º são limitadas às viagens de duração programada máxima de 12 horas.

2. Sempre que um serviço programado internacional seja operado entre dois ou mais Estados, dos quais pelo menos um seja um Estado-Membro, qualquer dos Estados-Membros envolvidos pode solicitar aos outros Estados-Membros a concessão de uma isenção para esse serviço. Todos os Estados-Membros envolvidos, incluindo os Estados costeiros em questão, devem colaborar para conceder a isenção ao serviço em causa, em conformidade com as condições previstas no n.º 1.

3. Os Estados-Membros verificam regularmente se as condições previstas nos n.os 1 e 2 se encontram preenchidas. Se uma dessas condições, pelo menos, deixar de estar preenchida, os Estados-Membros retiram imediatamente a isenção à companhia em causa.

4. Os Estados-Membros transmitem à Comissão a lista das companhias e dos navios dispensados nos termos do presente artigo, bem como as eventuais actualizações dessa lista.

▼B

TÍTULO III

ACOMPANHAMENTO DOS NAVIOS DE RISCO E INTERVENÇÃO EM CASO DE INCIDENTE OU ACIDENTE MARÍTIMO

Artigo 16.º

Transmissão de informações relativas a determinados navios

1. Os navios que correspondam aos critérios a seguir enumerados são considerados navios de risco potencial para a navegação ou uma ameaça para a segurança marítima, a segurança das pessoas ou o ambiente:

a) Navios que, durante a viagem:

   — tenham estado envolvidos em incidentes ou acidentes marítimos referidos no artigo 17.º, ou

   — não tenham satisfeito as obrigações de notificação e de informação impostas pela presente directiva, ou

   — tenham desrespeitado as regras aplicáveis dos sistemas de organização do tráfego e dos VTS da responsabilidade de um Estado-Membro;

b) Navios relativamente aos quais exista prova ou presunção de descarga deliberada de hidrocarbonetos ou de outras infracções à Convenção Marpol nas águas sob jurisdição de um Estado-Membro;

c) Navios a que tenha sido recusado acesso aos portos dos Estados-Membros da Comunidade ou que tenham sido objecto de um relatório ou de notificação por um Estado-Membro em conformidade com o disposto no ponto 1 do anexo I da Directiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto ([1]);

([1]) JO L 157 de 7.7.1995, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2002/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 19 de 22.1.2002, p. 17).

▼M1

d) Navios que não possuam certificados de seguro nem garantias financeiras, nos termos da legislação comunitária e das normas internacionais, ou que não os tenham notificado;

e) Navios assinalados, pelos pilotos ou pelas autoridades portuárias, como tendo anomalias susceptíveis de comprometer a segurança da navegação ou de constituir um risco para o ambiente.

▼B

2. Os centros costeiros que tiverem informações relevantes sobre os navios referidos no n.º 1 devem comunicá-las aos centros costeiros dos restantes Estados-Membros situados na rota prevista do navio.

3. Os Estados-Membros devem providenciar para que as informações que lhes são comunicadas nos termos do n.º 2 sejam transmitidas às autoridades portuárias e/ou a qualquer outra autoridade designada pelo Estado-Membro. Dentro dos limites da sua disponibilidade em termos de pessoal, os Estados-Membros devem efectuar todas as inspecções ou verificações adequadas nos seus portos, quer por iniciativa própria, quer a pedido de outro Estado-Membro, sem prejuízo das obrigações de controlo pelo Estado do porto. Devem informar todos os Estados-Membros em causa dos resultados das acções por eles desenvolvidas.

Artigo 17.º

Comunicação de incidentes e acidentes marítimos

1. Sem prejuízo do direito internacional e com vista a prevenir ou atenuar riscos significativos para a segurança marítima, a segurança das pessoas ou o ambiente, os Estados-Membros devem assegurar um acompanhamento e tomar todas as medidas adequadas para garantir que o comandante de um navio que navegue na sua zona de busca e salvamento, na sua zona económica exclusiva ou numa zona equivalente informe imediatamente o centro costeiro geograficamente competente de:

a) Qualquer incidente ou acidente que afecte a segurança do navio, nomeadamente abalroamento, encalhe, dano, falha ou avaria, alagamento ou escorregamento da carga, anomalias no casco ou falhas estruturais;

b) 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;

c) Qualquer situação que possa levar à poluição das águas e do litoral de um Estado-Membro, nomeadamente descarga ou risco de descarga de produtos poluentes no mar;

d) Qualquer mancha de poluição ou deriva de contentores ou embalagens observadas no mar.

▼B

2. A informação transmitida em aplicação do n.º 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 as mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo, os elementos relativos ao incidente e todas as informações pertinentes referidas na resolução A.851(20) da OMI.

Artigo 18.º

Medidas em caso de condições meteorológicas excepcionalmente desfavoráveis

1. Quando, em caso de condições meteorológicas ou estado do mar excepcionalmente desfavoráveis, as autoridades competentes designadas pelos Estados-Membros considerem que existe um risco grave de poluição das suas zonas marítimas ou costeiras ou das zonas marítimas ou costeiras de outros Estados, ou que a segurança de vidas humanas está em perigo:

a) Devem, sempre que possível, facultar ao comandante de um navio que se encontre na zona portuária em questão e que deseje entrar ou sair do porto todas as informações sobre as condições meteo-oceânicas e, sempre que pertinente e possível, sobre os riscos que estas podem acarretar para o navio, a carga, a tripulação e os passageiros;

b) Podem tomar, sem prejuízo do dever de assistência a navios em perigo e em conformidade com o disposto no artigo 20.º, quaisquer outras medidas adequadas, as quais podem incluir uma recomendação ou a proibição de um navio em particular ou de os navios em geral entrarem ou saírem do porto nas zonas afectadas, até se ter verificado que deixou de haver qualquer risco para a vida humana e/ou o meio ambiente;

c) Devem adoptar as medidas adequadas para limitar, na medida do possível, ou, se necessário, proibir o abastecimento de combustível nas suas águas territoriais.

2. O comandante informará a companhia das medidas ou recomendações adequadas a que se refere o n.º 1. Estas não obstam todavia a qualquer decisão do comandante tomada com base na sua apreciação profissional nos termos da Convenção SOLAS. Quando a decisão tomada pelo comandante do navio não for conforme com as medidas referidas no n.º 1, deve o mesmo informar as autoridades competentes das razões da sua decisão.

3. As medidas ou recomendações adequadas a que se refere o n.º 1 devem basear-se na previsão do estado do mar e nas previsões meteorológicas apresentadas por um serviço de informação meteorológica qualificado, reconhecido pelo Estado-Membro.

▼M1

Artigo 18.º-A

Medidas em caso de riscos devidos ao estado do gelo

1. Sempre que, tendo em conta o estado do gelo, as autoridades competentes considerem que existe um risco grave para a salvaguarda da vida humana no mar ou para a protecção das suas zonas marítimas ou costeiras ou das zonas marítimas ou costeiras de outros Estados:

a) Devem dar aos comandantes dos navios que se encontrem na sua zona de intervenção ou que desejem entrar num dos seus portos ou

▼M1

deles sair informações adequadas sobre o estado dos gelos, sobre as rotas recomendadas e sobre os serviços de quebra-gelos na sua zona de intervenção;

b) Podem exigir, sem prejuízo do dever de assistência a navios que precisem de assistência e de outras obrigações decorrentes de normas internacionais pertinentes, que os navios que se encontrem na zona em causa e que desejem entrar num porto ou terminal ou dele sair, ou ainda sair de uma zona de fundeadouro, provem documentalmente que cumprem os requisitos de resistência e potência correspondentes ao estado do gelo na zona em causa.

2. As medidas tomadas para efeitos do n.º 1 devem basear-se, quanto aos dados relativos ao estado do gelo, nas previsões das condições meteorológicas e de gelo fornecidas por um serviço de informação meteorológica qualificado, reconhecido pelo Estado-Membro.

▼B

Artigo 19.º

Medidas em caso de incidente ou acidente marítimo

1. Em caso de incidentes ou acidentes marítimos referidos no artigo 17.º, os Estados-Membros tomarão, sempre que necessário, 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 e costeiro.

O anexo IV apresenta uma lista, não exaustiva, das medidas que os Estados-Membros poderão tomar em aplicação do presente artigo.

2. O operador e o comandante do navio e o proprietário das mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo devem, de acordo com o direito nacional e internacional, cooperar plenamente com as autoridades nacionais competentes que o solicitem, com vista a minimizar as consequências de um incidente ou acidente marítimo.

▼M1

Para esse efeito, devem transmitir às autoridades nacionais competentes, a pedido destas, as informações referidas no artigo 12.º.

▼B

3. O comandante de um navio a que se apliquem as disposições do código ISM deve informar a companhia, em conformidade com o referido código, de qualquer incidente ou acidente, tal como referido no n.º 1 do artigo 17.º, ocorrido no mar. Logo que seja informada de tal situação, a companhia deve entrar em contacto com o centro costeiro competente e colocar-se se necessário à sua disposição.

▼M1

4. Nos termos do respectivo direito nacional, os Estados-Membros devem ter em conta as disposições aplicáveis das Directrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo em águas sob a sua jurisdição.

▼M1

Artigo 20.º

Autoridade com competência para o acolhimento de navios que precisem de assistência

1. Os Estados-Membros designam uma ou mais autoridades competentes que disponham dos conhecimentos necessários e dos poderes para tomar, no momento da operação de salvamento, decisões independentes por iniciativa própria sobre o acolhimento de navios que precisem de assistência.

2. A autoridade ou autoridades a que se refere o n.º 1 podem tomar, de acordo com as circunstâncias e em especial em caso de ameaça à segurança marítima e à protecção do ambiente, qualquer uma das medidas contempladas na lista não exaustiva do anexo IV.

3. A autoridade ou autoridades a que se refere o n.º 1 devem reunir-se periodicamente para proceder ao intercâmbio de conhecimentos e para melhorar as medidas tomadas ao abrigo do presente artigo. Podem reunir-se a qualquer momento, devido a circunstâncias específicas.

Artigo 20.º-A

Planos para o acolhimento de navios que precisem de assistência

1. Os Estados-Membros devem elaborar planos para o acolhimento de navios para responder aos riscos criados pelos navios que precisem de assistência nas águas sob a sua jurisdição, incluindo, se for caso disso, os riscos para as vidas humanas e para o ambiente. A autoridade ou autoridades referidas no n.º 1 do artigo 20.º participam na elaboração e na execução desses planos.

2. Os planos referidos no n.º 1 são elaborados após consulta às partes interessadas, com base nas Resoluções A.949(23) e A.950(23) da OMI, e devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:

a) Identidade da autoridade ou autoridades responsáveis pela recepção e tratamento dos alertas;

b) Identidade da autoridade competente pela avaliação da situação e pela tomada de decisão sobre a aceitação ou recusa de um navio que precise de assistência no local de refúgio determinado;

c) Informações sobre a linha de costa dos Estados-Membros e todos os elementos que facilitem uma avaliação prévia e uma decisão rápida quanto ao local de refúgio para um navio, designadamente a descrição dos factores ambientais, económicos e sociais e das condições naturais;

d) Procedimentos de avaliação relativos à aceitação ou recusa de um navio que precise de assistência num local de refúgio;

e) Meios e estruturas adequados de assistência, socorro e combate à poluição;

f) Procedimentos relativos à coordenação e tomada de decisão internacionais;

g) Procedimentos em matéria de garantias financeiras e de responsabilidade aplicáveis aos navios acolhidos num local de refúgio.

3. Os Estados-Membros publicam o nome e o endereço de contacto da autoridade ou autoridades referidas no n.º 1 do artigo 20.º e das autoridades nomeadas para receber e tratar os alertas.

▼M1

Os Estados-Membros comunicam aos Estados-Membros vizinhos, a pedido destes, as informações pertinentes relativas aos planos.

Ao aplicarem os procedimentos previstos nos planos para o acolhimento de navios que precisem de assistência, os Estados-Membros devem certificar-se de que as informações relevantes são colocadas à disposição das entidades que participam nas operações.

Se os Estados-Membros assim o solicitarem, as entidades que receberem informações em conformidade com o segundo e o terceiro parágrafos ficam sujeitas a uma obrigação de confidencialidade.

4. Até 30 de Novembro de 2010, os Estados-Membros informam a Comissão das medidas tomadas em aplicação do disposto no presente artigo.

Artigo 20.º-B

Decisão sobre o acolhimento de navios

A autoridade ou autoridades referidas no n.º 1 do artigo 20.º decidem da aceitação de um navio num local de refúgio após uma avaliação prévia da situação, efectuada com base nos planos referidos no artigo 20.º-A. A autoridade ou autoridades asseguram que os navios sejam aceites num local de refúgio se considerarem que esse acolhimento é a medida mais adequada para a protecção de vidas humanas e do ambiente.

Artigo 20.º-C

Garantia financeira e indemnização

1. A falta de certificado de seguro na acepção do artigo 6.º da Directiva 2009/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários de navios para os sinistros marítimos ([1]), não dispensa os Estados-Membros da avaliação prévia e da decisão a que se refere o artigo 20.º-B, e, por si só, não é razão suficiente para que um Estado-Membro se recuse a acolher um navio num local de refúgio.

2. Sem prejuízo do n.º 1, ao acolherem um navio num local de refúgio, os Estados-Membros podem exigir que o operador, o agente ou o comandante apresentem um certificado de seguro na acepção do artigo 6.º da Directiva 2009/20/CE. O pedido de apresentação deste certificado não pode provocar atrasos no acolhimento do navio.

Artigo 20.º-D

Exame da Comissão

A Comissão examina os mecanismos existentes nos Estados-Membros para a compensação de possíveis prejuízos económicos sofridos por um porto ou por um organismo em consequência de uma decisão tomada em conformidade com o n.º 1 do artigo 20.º Com base nesse exame, a Comissão apresenta e avalia diferentes opções políticas. Até 31 de Dezembro de 2011, a Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho com os resultados do exame.

([1]) JO L 131 de 28.5.2009, p. 128.

▼B

Artigo 21.º

Informação das partes interessadas

1. Os incidentes ou acidentes comunicados em conformidade com o n.º 1 do artigo 17.º devem, quando necessário, ser assinalados via rádio, nas zonas em causa, pelo centro costeiro competente do Estado-Membro em causa, a qual informará igualmente da presença de qualquer navio que possa constituir um perigo para a segurança marítima, a segurança das pessoas ou o ambiente.

2. As autoridades competentes que detenham as informações comunicadas em conformidade com os artigos 13.º e 17.º devem tomar as medidas que lhes permitam fornecer a qualquer momento as referidas informações, quando, por razões de segurança, a autoridade competente de outro Estado-Membro as solicite.

3. Qualquer Estado-Membro cujas autoridades competentes tenham sido informadas, nos termos da presente directiva ou de outra forma, de factos que envolvam 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 previstas. Quando adequado, os Estados-Membros cooperarão para congregar os meios necessários à realização de uma acção comum.

Cada Estado-Membro tomará as medidas necessárias para que se possa tirar plenamente partido das informações que os navios lhe devem transmitir nos termos do artigo 17.º

TÍTULO IV

MEDIDAS DE ACOMPANHAMENTO

Artigo 22.º

Designação dos organismos competentes e publicação da respectiva lista

1. Os Estados-Membros designarão as autoridades competentes, as autoridades portuárias e os centros costeiros a que deverão ser efectuadas as notificações previstas na presente directiva.

2. Os Estados-Membros devem assegurar que o sector marítimo receba informações correctas, regularmente actualizadas, nomeadamente através das publicações náuticas, sobre quais as autoridades e os centros designados nos termos do n.º 1, incluindo, quando adequado, a respectiva zona geográfica de intervenção, bem como sobre os procedimentos instituídos para a comunicação das informações previstas na presente directiva.

3. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão a lista das autoridades e dos centros designados nos termos do n.º 1, bem como as eventuais actualizações dessa lista.

▼M1

Artigo 22.º-A

SafeSeaNet

1. Os Estados-Membros criam sistemas de gestão das informações marítimas, a nível nacional ou local, a fim de assegurar o tratamento das informações referidas na presente directiva.

▼M1

2. Os sistemas criados ao abrigo do n.º 1 devem permitir uma exploração operacional das informações recolhidas e preencher, nomeadamente, as condições enunciadas no artigo 14.º

3. A fim de garantir o intercâmbio efectivo das informações referidas na presente directiva, os Estados-Membros devem certificar-se de que os sistemas nacionais ou locais criados para a recolha, tratamento e conservação das referidas informações podem ser interligados com o SafeSeaNet. A Comissão deve assegurar que o SafeSeaNet esteja operacional 24 horas por dia. A descrição e os princípios do SafeSeaNet constam do anexo III.

4. Sem prejuízo do disposto no n.º 3, no caso de agirem no âmbito de acordos intracomunitários ou no quadro de projectos transfronteiriços, inter-regionais ou transnacionais na Comunidade, os Estados-Membros devem garantir que os sistemas ou redes de informação desenvolvidos respeitem os requisitos da presente directiva e sejam compatíveis e estejam ligados ao SafeSeaNet.

▼B

Artigo 23.º

Cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão

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 os centros costeiros 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 aumentar a eficácia das ligações telemáticas entre os centros costeiros dos Estados-Membros, com vista a melhorar o conhecimento do tráfego e o acompanhamento dos navios em trânsito, harmonizar e, na medida do possível, simplificar as informações exigidas aos navios em marcha;

▼M1

c) Alargar a cobertura do sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e/ou actualizá-lo, com vista a uma melhor identificação e acompanhamento dos navios, tendo em consideração a evolução registada em matéria de tecnologias da informação e das comunicações. Para esse fim, os Estados-Membros e a Comissão devem cooperar para a criação, quando necessário, de sistemas de informação obrigatória, de serviços obrigatórios de tráfego marítimo e de sistemas adequados de organização do tráfego, a apresentar à OMI para aprovação. Devem igualmente cooperar, no âmbito das instâncias regionais ou internacionais em causa, no desenvolvimento de dispositivos de acompanhamento do tráfego e de vigilância marítima de longo alcance;

▼B

d) Elaborar, se necessário, planos concertados para acolher os navios em perigo;

▼M1

e) Assegurar a interconexão e a interoperabilidade dos sistemas nacionais utilizados para gerir as informações especificadas no anexo I e desenvolver e actualizar o sistema SafeSeaNet.

▼M1

Artigo 23.º-A

Tratamento e gestão de informações de segurança marítima

1. A Comissão assegura, se necessário, o tratamento, a utilização e a difusão junto das autoridades designadas pelos Estados-Membros das informações recolhidas ao abrigo da presente directiva.

2. Quando necessário, a Comissão deve contribuir para o desenvolvimento e funcionamento de sistemas de recolha e difusão de dados relativos à segurança marítima, nomeadamente através do sistema «Equasis» ou de qualquer outro sistema de carácter público equivalente.

Artigo 24.º

Confidencialidade das informações

1. Os Estados-Membros tomam, de acordo com a legislação comunitária ou nacional, as medidas necessárias para assegurar a confidencialidade das informações que lhes forem transmitidas nos termos da presente directiva, e só usam essas informações nos termos da mesma.

2. A Comissão deve investigar eventuais problemas de segurança das redes e das informações e propor alterações adequadas ao anexo III para melhorar a segurança das redes.

▼B

Artigo 25.º

Controlo da aplicação da presente directiva e sanções

1. Os Estados-Membros devem efectuar inspecções regulares ou qualquer outro tipo de acção necessária para verificar o funcionamento dos sistemas telemáticos em terra estabelecidos para os fins da presente directiva e, em particular, a sua capacidade de resposta à exigência de recepção ou transmissão atempadas, 24 horas por dia, das informações comunicadas em conformidade com os artigos 13.º e 15.º

2. Os Estados-Membros devem estabelecer um regime de sanções em caso de violação das disposições nacionais adoptadas nos termos da presente directiva e tomar todas as medidas necessárias para garantir a aplicação dessas sanções. As sanções estabelecidas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

3. Os Estados-Membros devem informar sem demora o Estado do pavilhão e os outros Estados interessados das medidas tomadas em conformidade com os artigos 16.º e 19.º e o n.º 2 do presente artigo contra os navios que não arvorem o respectivo pavilhão.

4. Um Estado-Membro que constate, por ocasião de um incidente ou acidente marítimo referido no artigo 19.º, que a companhia não conseguiu estabelecer e manter ligação com o navio ou com os centros costeiros relevantes, deve informar do facto o Estado que emitiu ou em nome do qual foi emitido o documento ISM de conformidade e o certificado de gestão para a segurança associado.

▼B

Quando a gravidade da falta demonstre a existência de uma falha grave no funcionamento do sistema de gestão para a segurança de uma companhia estabelecida num Estado-Membro, o Estado-Membro que emitiu o documento de conformidade ou o certificado de gestão para segurança do navio tomará imediatamente as medidas necessárias contra a companhia em causa para que sejam retirados o documento de conformidade e o certificado de gestão para a segurança associado.

Artigo 26.º

Avaliação

1. Os Estados-Membros devem enviar à Comissão, até 5 de Fevereiro de 2007, relatórios sobre os progressos realizados na aplicação da presente directiva, em especial do disposto nos artigos 9.º, 10.º, 18.º, 20.º, 22.º, 23.º e 25.º Devem ainda enviar à Comissão, até 31 de Dezembro de 2009, relatórios sobre a aplicação da totalidade da presente directiva.

2. Decorridos seis meses sobre a recepção dos relatórios a que se refere o n.º 1 e com base nos mesmos, a Comissão transmitirá ao Parlamento Europeu e ao Conselho relatórios sobre a aplicação da presente directiva. Nestes relatórios, a Comissão indicará se e em que medida as disposições da presente directiva, tal como aplicadas nos Estados-Membros, estão a contribuir para reforçar a segurança e eficácia dos transportes marítimos e prevenir a poluição causada por navios.

3. A Comissão analisará a necessidade e a viabilidade de medidas comunitárias que visem facilitar a recuperação ou a indemnização dos custos e danos resultantes do acolhimento de navios em perigo, incluindo requisitos adequados em matéria de seguro ou outras garantias financeiras.

A Comissão apresentará, até 5 de Fevereiro de 2007, um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre os resultados dessa análise.

DISPOSIÇÕES FINAIS

▼M5

Artigo 27.º

Alterações

1. No âmbito de aplicação da presente diretiva tal como definido no artigo 2.º, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 27.º-A no que diz respeito a alterar as referências aos instrumentos da União e da OMI na presente diretiva, as definições constantes do artigo 3.º e os anexos, a fim de os adaptar às disposições da União e do direito internacional que tenham sido adotadas ou alteradas ou que tenham entrado em vigor.

2. No âmbito de aplicação da presente diretiva tal como definido no artigo 2.º, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 27.º-A no que diz respeito a alterar os anexos I, III e IV a fim de os adaptar ao progresso técnico e à experiência adquirida com a aplicação da presente diretiva.

▼M5

Artigo 27.º-A

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 27.º é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 26 de julho de 2019. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida no artigo 27.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor ([1]).

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 27.º só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

▼B

Artigo 29.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 5 de Fevereiro de 2004 e informar imediatamente a Comissão desse facto.

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

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

([1]) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

▼B

Artigo 30.º

A Directiva 93/75/CEE é revogada com efeitos a partir de 5 de Fevereiro de 2004.

Artigo 31.º

A presente directiva entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

Artigo 32.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

▼B

ANEXO I

LISTA DAS INFORMAÇÕES A COMUNICAR

1. **Informações a comunicar em conformidade com o artigo 4.º — Informações gerais**

   a) Identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI);

   b) Porto de destino;

   c) Hora prevista de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotos, conforme exigido pela autoridade competente, e hora prevista de partida desse porto;

   d) Número total de pessoas a bordo.

2. **Informações a comunicar em conformidade com o artigo 12.º — Informações sobre a carga**

   a) Designação técnica exacta das mercadorias perigosas ou poluentes, números ONU atribuídos, se existirem, classes de risco OMI determinadas em conformidade com os códigos IMDG, IBC e IGC e, quando adequado, categoria do navio exigida para as cargas INF, tal como definido na regra VII/14.2, quantidades dessas mercadorias e, caso sejam transportadas em unidades de transporte que não sejam cisternas, respectivos números de identificação;

   b) Endereço onde podem ser obtidas informações pormenorizadas sobre a carga.

3. **Informações a comunicar em conformidade com o artigo 13.º**

   A. Informações gerais

      a) Identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI);

      b) Porto de destino;

      c) Para um navio que deixe um porto de um Estado-Membro: hora prevista de partida desse porto ou da estação de pilotos, conforme exigido pela autoridade competente, e hora prevista de chegada ao porto de destino;

      d) Para um navio proveniente de um porto localizado fora da Comunidade e que se dirija a um porto de um Estado-Membro: hora prevista de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotos, conforme exigido pela autoridade competente;

      e) Número total de pessoas a bordo.

   B. Informações sobre a carga

      a) Designação técnica exacta das mercadorias perigosas ou poluentes, números ONU atribuídos, se existirem, classes de risco OMI determinadas em conformidade com os códigos IMDG, IBC e IGC e, quando adequado, categoria do navio na acepção do código INF, quantidades dessas mercadorias e sua localização a bordo e, caso sejam transportadas em unidades de transporte que não sejam cisternas, respectivos números de identificação;

      b) Confirmação da presença a bordo de lista, manifesto ou plano de carga adequado que especifique as mercadorias perigosas ou poluentes transportados e sua localização no navio;

      c) Endereço onde podem ser obtidas informações pormenorizadas sobre a carga.

▼B

4. **Informações referidas no artigo 5.º**

— A. Identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI).

— B. Data e hora.

— C ou D. Posição em latitude e longitude ou azimute verdadeiro e distância em milhas náuticas a partir de um ponto de referência claramente identificado.

— E. Rumo.

— F. Velocidade.

— I. Porto de destino e hora prevista de chegada.

— P. Carga e, havendo mercadorias perigosas a bordo, quantidade e classe OMI.

— T. Endereço para comunicação de informações sobre a carga.

— W. Número total de pessoas a bordo.

▼M1

— X. Informações diversas:

— características e quantidade estimada do combustível de bancas para navios de arqueação bruta superior a 1 000,

— condições de navegação.

▼B

5. O comandante do navio deve comunicar imediatamente à autoridade competente ou à autoridade portuária interessada qualquer alteração às informações comunicadas nos termos do presente anexo.

▼M3

ANEXO II

Prescrições aplicáveis aos equipamentos de bordo

I. NAVIOS DE PESCA

Os navios de pesca com comprimento de fora a fora superior a 15 metros devem ser equipados com um sistema de identificação automática (AIS), conforme previsto no artigo 6.º-A, de acordo com o seguinte calendário:

— navios de pesca com comprimento de fora a fora igual ou superior a 24 metros mas inferior a 45 metros: até 31 de Maio de 2012,

— navios de pesca com comprimento de fora a fora igual ou superior a 18 metros mas inferior a 24 metros: até 31 de Maio de 2013,

— navios de pesca com comprimento de fora a fora superior a 15 metros mas inferior a 18 metros: até 31 de Maio de 2014,

— Os navios de pesca recém-construídos, com comprimento de fora a fora superior a 15 metros, estão sujeitos à obrigação de instalação e utilização do equipamento prevista no artigo 6.º-A a partir de 30 de Novembro de 2010.

II. NAVIOS AFECTOS AO TRÁFEGO INTERNACIONAL

Os navios de passageiros, qualquer que seja o seu porte, e todos os outros navios de arqueação bruta igual ou superior a 300, afectos ao tráfego internacional, que escalem portos dos Estados-Membros devem estar equipados com um sistema de identificação automática (AIS) que satisfaça as normas técnicas e de desempenho previstas no capítulo V da SOLAS. Os navios de passageiros, qualquer que seja o seu porte, e todos os outros navios de arqueação bruta igual ou superior a 3 000, afectos ao tráfego internacional, que escalem portos dos Estados-Membros devem estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem (VDR) que satisfaça as normas técnicas e de desempenho previstas no capítulo V da SOLAS. No caso dos navios de carga construídos antes de 1 de Julho de 2002, o VDR pode ser um sistema simplificado de registo dos dados de viagem (S--VDR) que satisfaça as normas técnicas e de desempenho elaboradas de acordo com o capítulo V da SOLAS.

III. NAVIOS NÃO AFECTOS AO TRÁFEGO INTERNACIONAL

1. **Sistemas de identificação automática (AIS)**

Os navios de passageiros, qualquer que seja o seu porte, e todos os outros navios de arqueação bruta igual ou superior a 300, não afectos ao tráfego internacional, devem estar equipados com um sistema de identificação automática (AIS) que satisfaça as normas técnicas e de desempenho previstas no capítulo V da SOLAS.

2. **Sistemas de registo dos dados de viagem (VDR)**

a) Os navios de passageiros, qualquer que seja o seu porte, e todos os outros navios de arqueação bruta igual ou superior a 3 000, construídos em ou depois de 1 de Julho de 2002 e não afectos ao tráfego internacional devem estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem (VDR) que satisfaça as normas técnicas e de desempenho elaboradas de acordo com o capítulo V da SOLAS.

b) Os navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 3 000, construídos antes de 1 de Julho de 2002 e não afectos ao tráfego internacional devem estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem (VDR) ou com um sistema simplificado de registo dos dados de viagem (S-VDR) que satisfaça as normas técnicas e de desempenho elaboradas de acordo com o capítulo V da SOLAS.

▼**M3**

IV. ISENÇÕES

1. **Dispensa da instalação de AIS a bordo**

a) Os Estados-Membros podem dispensar das prescrições do presente anexo relativas aos AIS os navios de passageiros de comprimento inferior a 15 metros ou de arqueação bruta inferior a 300, não afectos ao tráfego internacional.

b) Exceptuando os navios de passageiros, os Estados-Membros podem dispensar das prescrições do presente anexo relativas aos AIS os navios de arqueação bruta igual ou superior a 300 mas inferior a 500 que naveguem exclusivamente nas suas águas interiores e fora das rotas habituais dos navios equipados com AIS.

2. **Dispensa da instalação de VDR ou S-VDR a bordo**

Os Estados-Membros podem dispensar a instalação de VDR ou S-VDR a bordo como segue:

a) Os navios de passageiros que efectuam viagens exclusivamente em zonas marítimas que não são da classe A, conforme definida no artigo 4.º da Directiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), podem ser dispensados de instalar um VDR;

b) Os navios construídos antes de 1 de Julho de 2002, excepto os navios ro-ro de passageiros, podem ser dispensados de instalar um VDR se se demonstrar que é desaconselhável ou impraticável a interacção do VDR com o equipamento existente;

c) Os navios de carga construídos antes de 1 de Julho de 2002, afectos ao tráfego internacional ou não internacional, podem ser dispensados de instalar um S-VDR caso esteja prevista a sua retirada definitiva de serviço no prazo de dois anos a contar da data de aplicação especificada no capítulo V da SOLAS.

([1]) JO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

▼M4

ANEXO III

MENSAGENS ELETRÓNICAS E SISTEMA DE INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES MARÍTIMAS DA UNIÃO (SAFESEANET)

1. **Conceção geral e arquitetura**

O sistema de intercâmbio de informações marítimas da União, SafeSeaNet, permitirá a receção, armazenamento, recuperação e intercâmbio de informações para os fins da segurança marítima, da segurança portuária e do transporte marítimo, da proteção do meio marinho e da eficiência do tráfego e do transporte marítimos.

O SafeSeaNet é um sistema especializado, criado para facilitar o intercâmbio de informações em formato eletrónico entre os Estados-Membros e para fornecer à Comissão e aos Estados-Membros as informações relevantes de acordo com a legislação da União. É composto por uma rede de sistemas SafeSeaNet nacionais e por um sistema SafeSeaNet central que atua como ponto nodal.

A rede de intercâmbio de informações marítimas da União interligará os sistemas SafeSeaNet nacionais, estabelecidos em conformidade com a presente diretiva, e inclui o sistema SafeSeaNet central.

2. **Gestão, funcionamento, desenvolvimento e manutenção**

2.1. *Responsabilidades*

2.1.1. Sistemas SafeSeaNet nacionais

Os Estados-Membros criarão e manterão um sistema SafeSeaNet nacional que possibilite o intercâmbio de informações marítimas entre utilizadores autorizados, sob a responsabilidade de uma autoridade nacional competente (ANC).

A ANC é responsável pela gestão do sistema nacional, designadamente por coordenar os utilizadores e fornecedores de dados a nível nacional e assegurar a designação de códigos ONU de local (UN LOCODES) e a instalação e manutenção da infraestrutura informática nacional necessária e dos procedimentos descritos no documento de controlo da interface e das funcionalidades a que se refere o ponto 2.3.

O sistema SafeSeaNet nacional deve possibilitar a interligação dos utilizadores autorizados sob a responsabilidade de uma ANC e poderão ter-lhe acesso as partes interessadas do setor marítimo identificadas (armadores, agentes, comandantes, carregadores e outros), se para tal forem autorizadas pela ANC, em particular para facilitar a apresentação e receção de comunicados eletrónicos nos termos da legislação da União.

2.1.2. Sistema SafeSeaNet central

A Comissão é responsável pela gestão e pelo desenvolvimento, a nível político, do sistema SafeSeaNet central e pela fiscalização do sistema SafeSeaNet, em cooperação com os Estados-Membros, enquanto, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), a Agência Europeia da Segurança Marítima é responsável, em cooperação com os Estados-Membros e com a Comissão:

— pela execução técnica e a documentação técnica do SafeSeaNet,

— pelo desenvolvimento, exploração e integração dos dados e mensagens eletrónicas, bem como pela manutenção das interfaces com o sistema SafeSeaNet central, incluindo os dados AIS recolhidos por satélite, e com os diferentes sistemas de informação referidos na presente diretiva, conforme previsto no ponto 3.

([1]) Regulamento (CE) n.o 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima (JO L 208 de 5.8.2002, p. 1).

▼M4

O sistema SafeSeaNet central, na qualidade de ponto nodal, interligará os sistemas SafeSeaNet nacionais e estabelecerá a infraestrutura informática necessária e os procedimentos descritos no documento de controlo da interface e das funcionalidades a que se refere o ponto 2.3.

2.2. *Princípios de gestão*

A Comissão criará um grupo diretor de alto nível composto por representantes dos Estados-Membros e da Comissão, que aprovará o seu próprio regulamento interno e terá competência para:

— fazer recomendações para melhorar a eficácia e a segurança do sistema,

— formular orientações adequadas para o desenvolvimento do sistema,

— assistir a Comissão na verificação do desempenho do sistema,

— formular orientações adequadas para o desenvolvimento da plataforma interoperável de intercâmbio de dados, que combinará as informações do SafeSeaNet com as dos outros sistemas de informação referidos no ponto 3,

— aprovar o documento de controlo da interface e das funcionalidades a que se refere o ponto 2.3 e as suas alterações,

— adotar orientações para a recolha e distribuição através do SafeSeaNet de informações relativas às autoridades competentes designadas pelos Estados-Membros para exercerem funções no âmbito da presente diretiva,

— ser o interlocutor para outros fóruns relevantes, em especial o grupo para a simplificação administrativa marítima e os serviços de informação eletrónicos.

2.3. *Documento de controlo da interface e das funcionalidades e documentação técnica*

A Comissão elaborará e manterá, em estreita cooperação com os Estados-Membros, o documento de controlo da interface e das funcionalidades (DCIF).

O DCIF descreverá detalhadamente os requisitos de desempenho e os procedimentos aplicáveis aos elementos nacionais e centrais do SafeSeaNet, destinados a garantir o respeito da legislação aplicável da União.

O DCIF incluirá regras para:

— as orientações sobre os direitos de acesso para a gestão da qualidade dos dados,

— a integração dos dados, conforme previsto no ponto 3, e a sua distribuição por meio do sistema SafeSeaNet,

— os procedimentos operacionais da Agência e dos Estados-Membros para definição dos mecanismos de controlo da qualidade dos dados do SafeSeaNet,

— as especificações de segurança da transmissão e intercâmbio de dados,

— o arquivamento das informações ao nível nacional e central.

O DCIF indicará os meios de armazenamento e a disponibilidade das informações respeitantes às mercadorias perigosas ou poluentes no que se refere aos serviços regulares que beneficiam de isenção ao abrigo do artigo 15.º.

A documentação técnica relativa ao SafeSeaNet, como as normas do formato do intercâmbio de dados, as especificações de interoperabilidade com outros sistemas e aplicações, os manuais dos utilizadores, as especificações de segurança da rede e as bases de dados de referência utilizadas para dar cumprimento às obrigações de notificação, será elaborada e atualizada pela Agência, em cooperação com os Estados-Membros.

▼M4

3. **Intercâmbio e partilha de dados**

O sistema deve utilizar normas da indústria e ter capacidade para interagir com sistemas públicos e privados utilizados para gerar, transmitir ou receber informações no âmbito do SafeSeaNet.

A Comissão e os Estados-Membros devem cooperar na análise da exequibilidade e do desenvolvimento de funcionalidades que, tanto quanto possível, assegurem que os fornecedores de dados, incluindo comandantes, armadores, agentes, operadores, carregadores e autoridades interessadas, apenas terão de transmitir as informações uma vez, tendo na devida conta as obrigações previstas na Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) e outra legislação pertinente da União. Os Estados-Membros devem assegurar que as informações transmitidas estarão disponíveis para ser usadas em todos os sistemas de informação, notificação, intercâmbio de informações e VTMIS relevantes.

Os Estados-Membros devem desenvolver e manter as interfaces necessárias para a transmissão automática de dados ao SafeSeaNet por via eletrónica.

O SafeSeaNet central será utilizado para a distribuição de dados e de mensagens eletrónicas, trocados ou compartilhados em conformidade com a presente diretiva e com a legislação pertinente da União, nomeadamente:

— Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2000, relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga ([2]), no âmbito do seu artigo 12.º, n.º 3,

— Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa à poluição por navios e à introdução de sanções, incluindo sanções penais, por crimes de poluição ([3]), no âmbito do seu artigo 10.º,

— Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto ([4]), no âmbito do seu artigo 24.º,

— Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros, na medida em que se aplique o seu artigo 6.º.

A utilização do sistema SafeSeaNet deverá apoiar o estabelecimento e o funcionamento do espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras.

Nos casos em que as normas internacionais permitam o encaminhamento de informações LRIT relativas a navios de países terceiros, as redes SafeSeaNet serão utilizadas para distribuir entre os Estados-Membros, com um nível de segurança adequado, as informações LRIT recebidas nos termos do artigo 6.º-B da presente diretiva.

4. **Segurança e direitos de acesso**

O sistema central e os sistemas nacionais SafeSeaNet devem satisfazer os requisitos da presente diretiva relativos à confidencialidade das informações e observar os princípios e especificações de segurança descritos no DCIF, em particular no que se refere aos direitos de acesso.

Os Estados-Membros devem identificar os utilizadores a que sejam atribuídos um papel e um conjunto de direitos de acesso ao abrigo do DCIF.

([1]) Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Outubro de 2010, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros e que revoga a Diretiva 2002/6/CE (JO L 283 de 29.10.2010, p. 1).

([2]) Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2000, relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga (JO L 332 de 28.12.2000, p. 81).

([3]) Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa à poluição por navios e à introdução de sanções, incluindo sanções penais, por crimes de poluição (JO L 255 de 30.9.2005, p. 11).

([4]) Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (JO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

▼M3

ANEXO IV

Medidas que os Estados-Membros podem tomar em caso de risco para a segurança marítima e a protecção do ambiente

(em aplicação do artigo 19.º, n.º 1)

Quando, no seguimento de um incidente ou em circunstâncias do tipo das descritas no artigo 17.º que afectem um navio, a autoridade competente do Estado-Membro interessado considere, no quadro do direito internacional, que é necessário prevenir, minorar ou eliminar um risco grave e iminente para o seu litoral ou interesses conexos, ou a segurança dos outros navios, suas tripulações e passageiros ou das pessoas em terra, ou proteger o meio marinho, a referida autoridade pode nomeadamente:

a) Restringir os movimentos do navio ou impor-lhe um itinerário. Esta exigência não afecta a responsabilidade do comandante pelo governo seguro do seu navio;

b) Notificar o comandante do navio para que elimine o risco para o ambiente ou a segurança marítima;

c) Enviar a bordo uma equipa de avaliação com a missão de determinar o grau de risco, assistir o comandante na correcção da situação e manter informado o centro costeiro competente;

d) Intimar o comandante a seguir para um local de refúgio, em caso de perigo iminente, ou impor a pilotagem ou o reboque do navio.

Se o reboque do navio for efectuado no âmbito de um contrato de reboque ou salvamento, as medidas tomadas pela autoridade competente do Estado-Membro em aplicação das alíneas a) e d) podem também ter como destinatárias as empresas de assistência, salvamento e reboque envolvidas.