

**ESCOLA SUPERIOR NÁUTICA INFANTE D. HENRIQUE
DEPARTAMENTO DE GESTÃO PORTUÁRIA E LOGÍSTICA**



**O PAPEL DA ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA NACIONAL
E AS RESPONSABILIDADES DOS PORTOS NO ÂMBITO
DA SEGURANÇA MARÍTIMA**

Ana Luísa Gouveia Afonso

**Orientador: Paulo Jorge Saraiva Parracho
Co-Orientador: Pedro Alexandre Monteiro Silveira**

Abril/2015

**ESCOLA SUPERIOR NÁUTICA INFANTE D. HENRIQUE
DEPARTAMENTO DE GESTÃO PORTUÁRIA E LOGÍSTICA**



**O PAPEL DA ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA NACIONAL
E AS RESPONSABILIDADES DOS PORTOS NO ÂMBITO
DA SEGURANÇA MARÍTIMA**

Ana Luísa Gouveia Afonso

Relatório apresentado para a obtenção do
Grau de Mestre em Gestão Portuária
conferido pela Escola Superior Náutica
Infante D. Henrique

Orientador: Eng.º Paulo Jorge Saraiva Parracho
Co-Orientador: Mestre Pedro Alexandre Monteiro Silveira

Abril/2015

Recognizing the desirability of establishing through this Convention, with due regard for the sovereignty of all States, a legal order for the seas and oceans which will facilitate international communication, and will promote the peaceful uses of the seas and oceans, the equitable and efficient utilization of their resources, the conservation of their living resources, and the study, protection and preservation of the marine environment, (...)

Believing that the codification and progressive development of the law of the sea achieved in this Convention will contribute to the strengthening of peace, security, cooperation and friendly relations among all nations in conformity with the principles of justice and equal rights and will promote the economic and social advancement of all peoples of the world, in accordance with the Purposes and Principles of the United Nations as set forth in the Charter (...)

(UNCLOS)

AGRADECIMENTOS

Após a conclusão deste trabalho é-me muito grato relembrar as várias etapas percorridas e recordar com sincera gratidão as numerosas pessoas que, de uma forma ou de outra, me apoiaram e incentivaram, contribuindo para a sua realização.

Ao Engenheiro Paulo Parracho, por ter aceite a orientação deste Relatório de Mestrado, e por ter possibilitado a realização do estágio na DSAM.

Ao Professor Pedro Silveira por ter aceite a co-orientação deste trabalho.

A todos os colegas do Mestrado e amigos, que me apoiaram e incentivaram. Embora não referidos por nome, o seu apoio não foi esquecido.

Às Tops pela boa disposição, paródia e, principalmente, pela cumplicidade.

Agradeço aos meus pais o afecto incondicional e constante encorajamento para que eu realizasse da melhor forma este desafio.

Ao Nelson, pela sua ajuda nos momentos difíceis e pela partilha de opiniões e sugestões, acompanhando a reflexão e evolução que constam de qualquer trabalho deste género.

A todos o meu Muito Obrigada.

RESUMO

Constituído no novo desígnio nacional, o mar assume actualmente um papel de destaque na agenda nacional.

Falar-se em mar, é falar-se em transporte marítimo e nas actividades relacionadas com o mesmo. No entanto, é necessário garantir que a utilização do mar, mesmo que meramente para efeitos económicos, é efectuada de forma a garantir a sua sustentabilidade futura e a sua preservação.

Por isto, há que afiançar um equilíbrio entre a utilização deste mar e a sua exploração, sempre numa base *cost effective*.

O garante para esse efeito é a segurança marítima, onde se enquadram as questões relativas à prevenção e acção no contexto do navio, vida humana e preservação do meio marinho.

Neste contexto, o papel da Administração Marítima é de extrema importância, pois é quem deverá garantir o *enforcement* das disposições internacionais respeitantes à segurança marítima.

Atendendo ao panorama nacional, assiste-se actualmente a uma dispersão das competências em matérias de Administração marítima, por diversas entidades. Mas de que forma se articulam aquelas entre si? Estarão as suas atribuições claramente definidas, por forma a evitar sobreposição e até mesmo ineficiência? Terão sido estipuladas zonas de fronteira entre elas para eliminar as chamadas *gray areas* de actuação ambígua, que podem causar constrangimentos aos serviços?

Neste âmbito, apresenta-se uma análise à evolução da Administração Marítima nacional com especial enfoque na reorganização dos serviços, com a consequente extinção do IPTM e nova organização funcional, que possa servir como contributo em matéria de segurança marítima.

Palavras-chave: Segurança marítima, Administração Marítima, *Flag State*, *Coastal State*, *Port State*, Autoridade portuária

ABSTRACT

Consisting of the new national goal, the sea currently plays a significant role in the national agenda.

To speak of the sea, is to speak in *shipping* and its related activities. However, we must ensure that the use of the sea, even if only for economic purposes, is carried out to ensure its future sustainability and its preservation. Therefore, we must ensure a balance between the use of the sea and its exploitation, always in a cost effective basis.

Maritime safety is the way to achieve this objective. It includes the issues of prevention and action regarding the vessel, human life and preservation of the marine environment.

Given this context, the role of the Maritime Administration (MARAD) is of the utmost importance because it must ensure the enforcement of the international provisions regarding maritime safety.

At the national level we encounter a scenery of responsibilities in Maritime Administration being scattered throughout several institutional actors. How do we achieve efficient management between all entities? Are all the MARAD functions properly defined in order to avoid overlapping? Were established actual boundaries between them in order to eliminate gray areas of ambiguous action, those who may cause service constraints?

In this context it is presented an analysis of the Portuguese Maritime Administration, specially the organizational restructuring following the extinction of the former IPTM, that can be used in the future for maritime safety purposes.

Keywords: Maritime safety, Maritime Administration, Flag State, Coastal State, Port State, Port Authority

ÍNDICE GERAL

INTRODUÇÃO	13
1. A SEGURANÇA MARÍTIMA	19
1.1. Enquadramento conceptual e teórico	19
1.2. O panorama europeu	24
2. A ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA	30
2.1. NOÇÃO DE ADMINISTRAÇÃO	30
2.2. ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA	32
2.2.1. Funções base de uma Administração Marítima	32
2.2.2. Áreas de jurisdição	41
2.3. A ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA NACIONAL	44
2.3.1. Evolução organizacional	44
2.3.2. A DGRM	52
3. DAS RESPONSABILIDADES DOS PORTOS	60
4. MATÉRIAS TRANSVERSAIS QUE CONTRIBUEM PARA A SEG. MARÍTIMA	64
4.1. Exemplos de implementação	65
5. MODELOS ORGANIZACIONAIS DE OUTRAS ADMINISTRAÇÕES MARÍTIMAS.....	79
5.1. Tipos de Administrações Marítimas da U.E.	79
5.2. Tipos de Administrações Marítimas extra U.E.	84
6. DISCUSSÃO	86
6.1. <i>Guidelines</i> existentes para a construção de uma Administração Marítima	86
6.2. Argumentação: construção de um modelo	89
6.3. Reflexão	93
7. CONCLUSÕES FINAIS	104
8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	108
9. ANEXOS	I

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1. Evolução organizacional da Administração marítima em Portugal	51
Quadro 2. Funções base da Administração Marítima	56
Quadro 3. Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da Itália	80
Quadro 4. Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da Letónia	80
Quadro 5. Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da Noruega	81
Quadro 6. Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da Eslovénia	81
Quadro 7. Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da Dinamarca	83
Quadro 8. Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da China	84
Quadro 9. Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da Ilhas Marshall	84
Quadro 10. Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da Austrália	85
Quadro 11. Funções base MARAD comparadas	92

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Países com maior área de águas jurisdicionais	14
Figura 2. Densidades do tráfego marítimo comercial	15
Figura 3. Frota mundial por tipos principais de navios	16
Figura 4. Missões da Administração Pública	31
Figura 5. Estrutura organizacional do Paris MOU	40
Figura 6. Espaços marítimos UNCLOS	42
Figura 7. Áreas do território e dos espaços marítimos de Portugal (km ²)	43
Figura 8. Organograma da DGRM	53
Figura 9. Entidades parceiras do serviço/sistema VTS do Continente	68
Figura 10. Fluxo de informação e ligações para cumprimento legal e operacional do SSN..	72
Figura 11. Organograma do Ministério dos Transportes da Eslovénia	82
Figura 12. Administração Marítima da Dinamarca	83
Figura 13. Esquema organizativo base de uma MARAD	88
Figura 14. Esquema organizativo de uma MARAD como Agência	90
Figura 15. Organograma geral das funções base MARAD	90
Figura 16. Organograma da <i>Ship Safety</i>	91
Figura 17. Organograma da <i>Navigation Safety</i>	91
Figura 18. Reforma administrativa – Modelo 1	94
Figura 19. Reforma administrativa – Modelo 2	102

LISTA DE SIGLAS E ACRÓNIMOS

AIS – *Automatic Identification System*

AM – Administração Marítima

ANCTM – Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo

AP – Autoridade Portuária

APS – Administração do Porto de Sines

BDNNM – Base de Dados Nacional de Navegação Marítima

CCTMC – Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente

CE – Comissão Europeia

CEE – Comunidade Económica Europeia

COLREG - Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea

COSS - *Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships*

CS – *Coastal State*

CTAND – Comissão Técnica para o Acolhimento de Navios em Dificuldades

DG – Direcção-Geral

DGERT – Direcção-Geral do Emprego e Relações no Trabalho

DGRM – Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos

DGNTM – Direcção-Geral de Navegação e dos Transportes Marítimos

DGPM – Direcção-Geral para a Política do Mar

DGPNTM – Direcção-Geral de Ports, Navegação e Transportes Marítimos

DL – Decreto-Lei

DS – Direcção de Serviços

DSAM – Direcção de Serviços de Administração Marítima

DSAS – Direcção de Serviços de Ambiente Marinho e Sustentabilidade

DSMC – Direcção de Serviços de Inspeção, Monitorização e Controlo das Actividades Marítimas

ECDIS – *Electronic Chart Display and Information System*

EM – Estado-Membro

EMAM – Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar

EMS – *Expert Member States*

EMSA – *European Maritime Safety Agency*

ESPO – *European Sea Ports Organization*

FAL – *Facilitation*

FAP – Força Aérea Portuguesa

FS – *Flag State*

GAMA – Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica

GNR – Guarda Nacional Republicana

GPIAM – Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos

III – *Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments*

IACS – *International Association of Classification Societies*

IH – Instituto Hidrográfico

ILO – *International Labour Organization*

INPP – Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos

IMCO – *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization*

IMO – *International Maritime Organization*

IMP – Instituto Marítimo-Portuário

IMT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes

IPMA – Instituto Português do Mar e da Atmosfera

IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos

ISM – *International Safety Management (Code)*

ISPS – *International Ship and Port Facilities Security (Code)*

ITP – Instituto de Trabalho Portuário

LEG – *Legal Committee (IMO)*

LRIT – *Long Range Identification and Tracking*

MARAD – *Maritime Administration*

MARPOL - *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*

MARSEC – *Maritime Security Committee*

MEPC – *Marine Environment Protection Committee*

MLC - *Maritime Labour Convention*

MOU – Memorandum of Understanding

MSC - *Maritime Safety Committee*

VTMIS – *Vessel Traffic Management Information Service*

NCSR – *Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (IMO)*

OILPOL – *International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil*

OMI – Organização Marítima Internacional

PNAND – Plano Nacional de Acolhimento aos Navios em Dificuldades

PREMAC – Plano de Redução e Melhoria da Administração Central

PS – *Port State*

PSC – *Port State Control*

RA – Regiões Autónomas

RO - *Recognized Organizations*

SAR – *Search and Rescue*

SNCTM – Sistema Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo

SOLAS – *Safety of Life at Sea (Convention)*

SSN – *SafeSeaNet*

STCW – *Standards of Training, Certification and Watchkeeping (Convention)*

UNCLOS – *United Nations Convention on the Law of the Sea*

UNCTAD – *United Nations Conference on Trade and Development*

U.E. – União Europeia

VHF – *Very High Frequency (Communications)*

VTS – *Vessel Traffic Service*

ZEE – Zona Económica Exclusiva

INTRODUÇÃO

Afirmar-se da importância do mar para a humanidade pode parecer um lugar-comum, mas de facto essa é a realidade, quer o definamos como provedor de recursos quer como meio de transporte, ou outro. Veja-se tantas as populações ribeirinhas que se fixaram junto às zonas costeiras para daí retirarem o seu sustento. Não menos prova disso, note-se, tantos lhe dedicarem odes e baladas ao longo dos séculos.

Dizer-se da importância do mar no caso português definitivamente é um *understatement* e a nossa história não nos deixa mentir porquanto a feição marítima que o império português adquiriu.

A relação de Portugal com o mar sempre foi bastante próxima, desde o tempo dos descobrimentos até à história mais recente, Portugal sempre foi um país virado e dependente em alguns sectores do seu mar, sendo assim um país, uma nação marítima e de marítimos.

De facto, fomos a primeira potência marítima do mundo. Durante a expansão ultramarina, Portugal deu um contributo significativo para o alargamento dos mercados internacionais e para a intensificação das trocas, proporcionando nos mercados europeus a oferta de novos produtos para consumo (produzidos noutros continentes), disputando com outras praças a posição cimeira do próspero comércio de entreposto. Os portos nacionais eram portos de baldeação de mercadorias importadas e reexpedidas novamente para outros mercados.

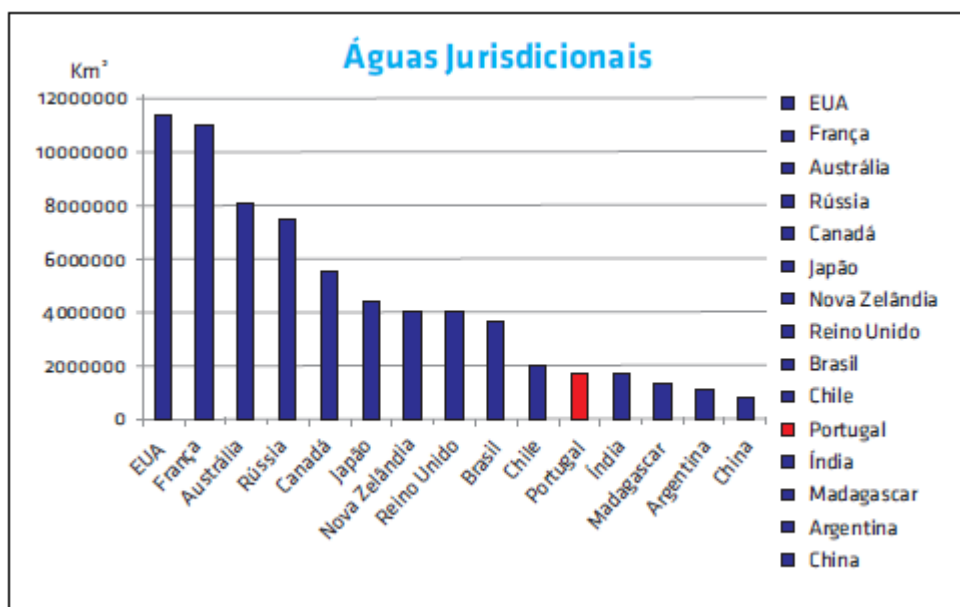
Contudo, nem sempre este mar tem a relevância e o proveito que, de forma controlada, poderá ser retirado da exploração correta e equilibrada do mar.

Muito se tem falado acerca do mar português nos últimos anos, tendo atualmente o mesmo assumido um papel de novo “desígnio nacional”, existindo inclusivamente uma estratégia nacional para o mar. Este reconhecimento da importância do mar explica-se pelo facto de o domínio marítimo ou área de jurisdição nacional ser 1,720.560 km², incluindo águas interiores, mar territorial e Zona Económica Exclusiva (ZEE). Só esta última é 18,7 vezes o tamanho do território¹, razão que potencia uma grande vantagem económica e

¹ Dados Armada Portuguesa *In* http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/folhetospt/Portugal_uma_nacao_maritima.pdf

comercial, forçando por outro lado a um conjunto de obrigações e responsabilidades, que Portugal terá de conseguir endividar para manter e controlar esta área.

Figura 1. Países com maior área de águas jurisdicionais



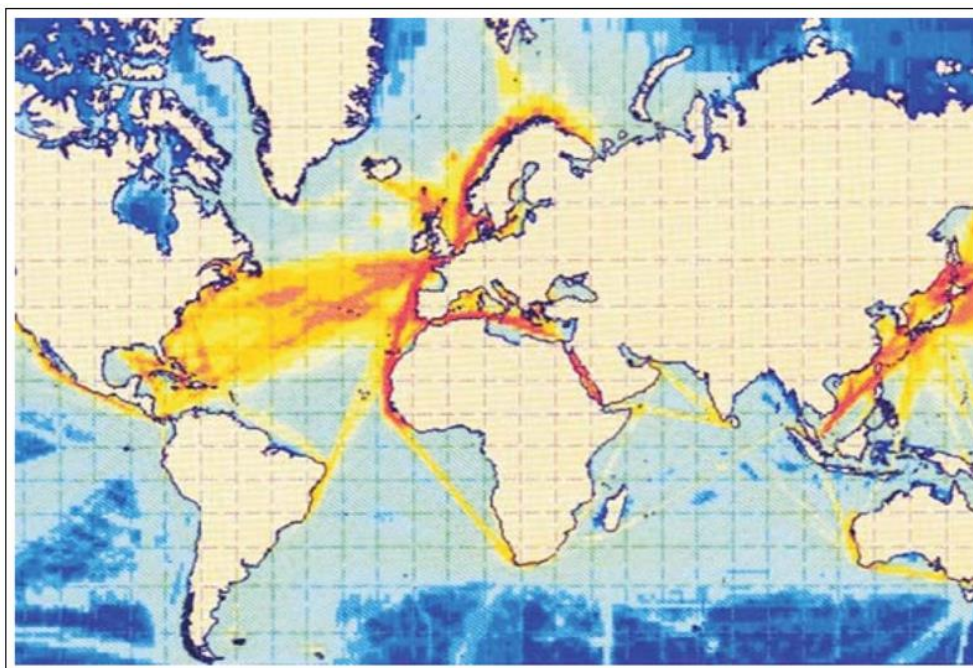
Fonte: Armada Portuguesa²

No entanto, ainda é necessário conhecer e caracterizar este mar, bem como verificar em que medida é que se poderá potenciar a exploração do mar português. Não podemos esquecer que Portugal é a ponta Oeste da Europa, o que do ponto de vista estratégico, na componente comercial é uma mais-valia, e a qual é naturalmente uma vantagem, face a algumas potências marítimas. Veja-se, cerca de 53% do comércio externo da União Europeia (U.E.) passa em águas jurisdicionais portuguesas. Além disso, cerca de 60% de todo o comércio externo português ocorre por via marítima e cerca de 70% das importações nacionais usa a mesma via, incluindo a totalidade do petróleo e quase 2/3 do gás natural que consumimos³.

² http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/folhetospt/Portugal_uma_nacao_maritima.pdf

³ Dados da Armada Portuguesa *In* http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/folhetospt/Portugal_uma_nacao_maritima.pdf

Figura 2. Densidades do tráfego marítimo comercial



Fonte: Armada Portuguesa⁴

Para qualquer país marítimo, um dos indicadores do seu “estado de saúde” resume-se às condições da sua marinha mercante⁵, bem como dos serviços que a apoiam, sendo este um pilar de aproximação à potenciação comercial e económica.

Ao falarmos da marinha mercante, falamos obviamente do transporte marítimo no seu todo, desde o navio, ao marítimo e aos interfaces navio-terra.

Associado à marinha mercante encontramos um conjunto de serviços base, tais como portos, construção naval, apoio administrativo, entre outros, que servem sobremaneira de suporte ao transporte marítimo⁶. Existirá inclusivamente uma relação bilateral entre a qualidade dos serviços de suporte à marinha mercante, e o funcionamento da mesma. Quanto mais organizada e regulamentada (questões adaptadas à realidade da operação dos navios e dos portos) mais eficaz será o funcionamento do transporte marítimo.

⁴ O mar português encontra-se no centro de algumas das principais rotas marítimas e é diariamente atravessado por um elevado número de navios *In* http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/folhetospt/Portugal_uma_nacao_maritima.pdf

⁵ Conjunto de navios e tripulações, aplicados ao comércio *In* Dicionário Prático Ilustrado, Lello & Irmão Editores, Porto 1989.

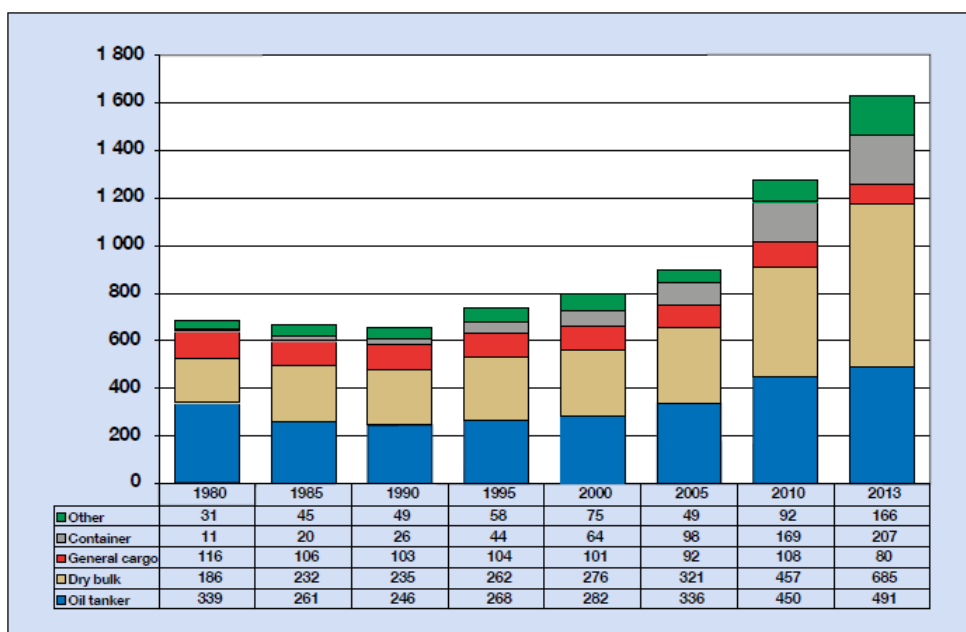
⁶ Transporte comercial por meio aquático (mar, rios, lagos) de mercadorias e passageiros.

O transporte marítimo existe para criar relações comerciais⁷, bem como em alguns conceitos serve para garantir alguma independência comercial de um dado país na obtenção e transporte de bens necessários, até dos mais básicos, através de conseguir ir a locais próximos ou longínquos obter ou trocar os bens que poderá necessitar para a sua indústria, economia e população.

Face a estas necessidades internas ou externas, caso se trate de bens que se encontrem em trânsito e que são recepcionados por um dado país, para seguirem para outro através de outro meio de transporte, ou no mesmo, o transporte marítimo poderá ser maior ou menor em termos de número de navios e embarcações que coexistem para cumprir com estes objectivos.

Conforme se sabe, a frota mundial no seu conjunto tem aumentado, facto que, por um lado cria uma maior fluidez dos bens, como por outro aumenta os riscos associados a uma maior coexistência de navios. Estes são cada vez maiores e mais rápidos, para aumentar a competitividade comercial, e para que seja possível dar uma maior resposta às populações na sua procura por determinados bens.

Figura 3. Frota mundial por tipos principais de navios



Fonte: UNCTAD⁸

⁷ Os mares representam 70% da superfície do globo, servindo como autoestrada para mais de 80% do comércio transnacional, com cerca de 9,2 mil milhões de toneladas de mercadorias movimentadas nos portos mundiais em 2013. Dados da UNCTAD *In* http://unctad.org/en/PublicationChapters/rmt2013ch1_en.pdf

⁸ UNCTAD Review of Maritime Transport 2013, p. 37 *In* [http://unctad.org/en/pages/publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/pages/publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx)

Face a este aumento, que se espera, tanto em número como em dimensão, é necessário criar condições para que os navios e os serviços de apoio associados operem cada vez com maior segurança, assegurando sempre a rapidez na sua operação, garantindo dessa forma as vantagens comerciais que se pretendem, diminuindo os factores internos e externos de risco associados.

Porém, os requisitos ligados à segurança afectam economicamente toda a operação; são cada vez maiores os interesses comerciais e, portanto, maiores as pressões dos *lobbies* ligados ao sector. Isto pode provocar uma “menor atenção” por parte da indústria, que poderá ver-se tentada a ignorar certos requisitos.

Neste quadro o papel da Administração Marítima é de importância vital para garantir o *enforcement* do quadro normativo respeitante à segurança marítima.

Com este trabalho pretende-se perceber como se encontra organizada a Administração Marítima em Portugal, de que forma é que dá cumprimento aos vários instrumentos legais, e como essa actuação se cruza com os assuntos portuários no âmbito da segurança marítima. Abordar-se-ão, assim, apenas matérias de *safety*, embora, por uma questão de cruzamento das actividades far-se-á referência a questões relacionadas com a *security*.

Deu-se especial atenção à actual reorganização e divisão por vários organismos (após extinção do IPTM) para perceber que respostas iria dar a um sector tão importante e vital para o país, e de que forma é que iria manter a relação com o sector portuário. Não se tratando de uma fusão ou integração, torna-se ainda mais importante analisar os reais impactos desta acção, tanto a nível interno, como a nível externo, com especial destaque nas questões relacionadas directamente com aquilo que deverá ser uma Administração marítima, e às quais tentar-se-á dar resposta.

Embora este trabalho foque as atribuições da Administração Marítima Nacional no âmbito segurança marítima, e igualmente a sua implementação nos portos, não podemos deixar de referir a Direcção-Geral da Autoridade Marítima Nacional, que através do Sistema da Autoridade Marítima, implementado localmente pelos seus departamentos e Capitánias, desempenha também funções na vertente da segurança marítima e portuária, seja isoladamente ou em cooperação com as Autoridades Portuárias (AP), efectuando dessa forma um reforço de actuação na questão do *safety*.

Para a prossecução deste trabalho, recorreu-se à pesquisa bibliográfica e análise documental. Foi também efectuado um estágio na Direcção dos Serviços de Administração Marítima (DSAM), da Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), com o objectivo de recolher informação concreta sobre a Administração Marítima Nacional.

Face ao que antecede, estrutura-se este trabalho em sete partes distintas.

O primeiro capítulo é dedicado ao enquadramento conceptual e teórico, iniciado com a apresentação das definições de vários autores para a segurança, e onde também se apresenta a evolução da legislação comunitária relevante no que concerne à segurança marítima.

Depois é abordada a Administração Marítima, onde são definidas as suas funções base com referência à jurisprudência internacional, reservando-se espaço de destaque para a Administração Marítima Nacional, analisada com maior detalhe.

De seguida elencam-se as competências em matéria da segurança marítima e portuária nas áreas de jurisdição dos portos.

No capítulo Matérias Transversais que Contribuem para a Segurança Marítima, descrevem-se as atribuições da Administração Marítima Nacional e das Autoridades Portuárias, de acordo com as funções base de uma MARAD (*Maritime Administration*).

Deixam-se exemplos de modelos organizativos de Administrações Marítimas estrangeiras U.E. e extra U.E.

Antes das Conclusões finais, dá-se lugar à Discussão, onde se apresentam *guidelines* existentes para a construção ou organização de um modelo de Administração marítima. Nessa base, argumenta-se depois um modelo hipotético de reorganização de serviços adaptado à realidade nacional. Segue-se uma reflexão sobre o modelo actualmente vigente na Administração Marítima Nacional.

Para a referência bibliográfica e no corpo do trabalho foi utilizada a norma de estilo da *American Psychological Association* (APA).

A intenção deste estudo é dar um contributo para esta área de trabalho, pretendendo-se, assim, que a reflexão obtida contribua como fonte de informação e conhecimento para estudos posteriores.

I – A SEGURANÇA MARÍTIMA

1.1. Enquadramento conceptual e teórico

A palavra “segurança” deriva do latim *securitas* que significa ausência de perigo (Ferreira, 1996, p.1050). Entende-se aqui protecção contra qualquer espécie de perigo, garantia contra o acaso e de que está protegido contra as ameaças.

E a sua definição deveria apresentar-se relativamente simples, uma vez que o conceito é utilizado em diversas áreas do quotidiano.

Porém, à pergunta “O que é a segurança?” surgem algumas dificuldades em definir o conceito estando ele inserido num determinado contexto ou actividade, muito justificadas pelo facto de depender da percepção que cada indivíduo terá dos perigos associados a uma actividade e também essa noção depende de pessoa para pessoa, ou seja, depende das diferentes perspectivas de que uma determinada actividade é segura ou não. Comum a todas essas noções será a *ausência de perigo ou ausência de risco*.

Uma definição de segurança foi proposta por Kuo em 1990: *“Safety is a human perceived quality that determines to what extent the management, engineering and operation of a system is free of danger to life, property and the environment.”* (Kuo, 2007, p.57)

Embora não exista uma clara definição de segurança marítima, aprovada globalmente pelas entidades competentes e acreditadas nesta matéria, são vários os autores que têm apresentado algumas notas sobre o tema.

De um modo geral, e embora algumas afirmações sejam algo rígidas na definição dos objectivos bem como do conceito em si, existe uma certa uniformização na aceção e preconização da sua importância.

A segurança “constitui-se como pré-condição do desenvolvimento e garante da paz. Sem segurança não nasce nem sobrevive tecido económico e social que garanta o desenvolvimento.” (Lourenço, 2011, p.32)

“A segurança, para além de constituir um objectivo primordial do Estado é, sem dúvida, um pré-requisito para o progresso e bem-estar.” (Cajarabille, 2009a, p.103)

Todas as acções praticadas no mar, especialmente as ligadas ao desenvolvimento e negócio encontram-se, por si só, directamente ligadas ao conceito de segurança no mar.

Esta ligação é determinada pelo simples facto de existirem elementos deliberados pelo homem no mar, independentemente de qual o objectivo a que se destinam. Contudo, se pensarmos em questões económicas, nomeadamente no transporte marítimo, a segurança é essencial para, de forma preventiva, salvaguardar, pessoas, bens e o meio ambiente, uma vez que está “relacionada com as actividades económicas ligadas ao mar e com todo o conjunto de actos e intervenções humanas.” (Cajarabille, 2009a, p.106)

A ideia de regular a segurança marítima apenas surge no século XX. Embora já existissem tratados marítimos no século XIX, e, mal ou bem, práticas internas adoptadas pelos navios não estabelecidas ou regulamentadas oficialmente, é na sequência do acidente do *Titanic* em 1912 que se dá o primeiro passo significativo nesta matéria, resultando na primeira Convenção SOLAS (ainda hoje considerada o tratado mais importante no que concerne à segurança marítima).⁹

E se nos sectores de actividade em geral a segurança é um aspecto fundamental, no mar e a bordo de um navio ela assume maior importância, pelas características de um meio em que as condições são particularmente adversas e onde a acção humana é, em muitos casos, determinante nas consequências de uma dada situação: “*shipping is perhaps the most international of all the world's great industries - and one of the most dangerous*” (IMO).¹⁰

Cajarabille considera que “a segurança marítima deverá ser estudada como um “subsistema [da segurança nacional] que se justifica pela sua especificidade, primeiramente pelo meio físico em que as actividades concernentes se desenrolam.” (2009a, p.104)

Gouveia e Diogo (2012; cit. in Cajarabille et al., 2012) referem que:

“A segurança no transporte marítimo deve ser sempre analisada e entendida sob três pontos de vista: a segurança das pessoas, com vista à salvaguarda da vida humana no mar; a segurança dos navios e das respectivas cargas; e a segurança ambiental que tem como objectivo a preservação do meio marinho.” (p.249)

⁹ A necessidade de manter um regime regulatório no sector levou à criação pelas Nações Unidas da Organização Marítima Internacional (OMI). É esta instância que estabelece todas as directrizes e regulamentos a seguir, seja por emendas aos já existentes, ou criação e adopção de nova legislação.

¹⁰ IMO In <http://www.imo.org/OurWork/Safety/Pages/Default.aspx>.

Também Cajarabille¹¹, por outras palavras, defende que a segurança marítima “é essencial para viabilizar a liberdade de navegação, incrementar a prosperidade e o bem-estar e também para proteger e preservar os recursos e os ecossistemas marinhos” (Cajarabille et al., 2012, p.355).

No nosso entender, esta afirmação será um pouco rígida na medida em que consideramos ser sim a existência de um regime regulatório de segurança marítima obrigatório o garante eficaz da segurança no mar, sendo que aquele conceito de segurança marítima (num sentido geral) apenas contribuirá para esse fim. Damos como exemplo o facto de que ao tentar-se obter um determinado grau de segurança, isso poderá implicar ou mesmo obrigar a restrições à liberdade de navegação.

E porque “a segurança no mar é um pré-requisito para a paz internacional e para o progresso e bem-estar da humanidade” (Cajarabille¹², 2008 cit. in Cajarabille 2009b, p.36), merece, por isso, uma atenção particular de todas as partes envolvidas e que constituem a comunidade marítima, não constituindo “um bem adquirido, mas sim algo que exige atenção permanente e pode ser bastante estável ou sofrer alterações repentinas e inesperadas”, (Cajarabille, 2009b, p.36)

A segurança marítima compreenderá assim “um vasto conjunto de disciplinas que visam obter o melhor rendimento da actividade marítima”. (Cajarabille et al., 2012, p.259).

Novamente nos deparamos com outra menção relativamente estanque ao objectivo do conceito tratado, por considerarmos o mesmo uma consequência da adoção e/ou criação, e aplicação de boas práticas no seio da segurança.

Resumindo, é interpretado e de concordância geral que os objectivos da segurança marítima são:

- Redução dos riscos associados à actividade marítima;
- Salvaguarda da vida humana no mar;
- Preservação do meio marinho;
- Segurança e protecção de navios e instalações portuárias;
- Optimização do tráfego marítimo

¹¹ Cajarabille, V. (2008), *A Segurança no Mar*. Lisboa in Cajarabille et al. (2012). *A Segurança no Mar, uma visão holística*. Mare liberum editora. Lisboa. P.355.

¹² Cajarabille, V. (2008). *Paz e Segurança nos Oceanos*. Comunicação apresentada na Assembleia da República. Lisboa in Cadernos Navais. N.º29. http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos_navais_n29_abril_junho_2009.pdf.

Importará aqui diferenciar os conceitos de *safety* e *security*, que na terminologia inglesa têm significados diferentes mas que em português se traduzem ambos por “segurança”. Assim, e para evitar confusões ou dificuldades na interpretação, adoptou-se o termo “protecção” no que diz respeito à *security* e “segurança” no que diz respeito à *safety*.¹³

Estas perspectivas compreendem, por isso, abordagens distintas:

- *Safety* – segurança, compreende medidas destinadas a prevenir incidentes provocados por actos ou situações acidentais com potencial de causar danos à vida humana, ao património e ao ambiente (riscos).

“Refere-se, portanto, às regras para a condução segura da navegação, da certificação e inspecção de embarcações, da protecção do meio marinho, da busca e salvamento e outros assuntos relacionados, ocupando-se, assim, da redução dos riscos que derivam da actividade marítima”. (Arsénio, 2012, p.37).

- *Security* – protecção, compreende medidas para prevenir incidentes provocados por actos intencionais ilícitos, baseados em ameaças, que são definidas como acções potenciais intencionais com potencial de causar danos à vida humana, ao património e ao ambiente. O principal objectivo da *security* é minimizar acidentes, ferimentos, doenças e perdas económicas resultantes de actos de terrorismo e pirataria, garantindo dessa forma o bom fluxo do comércio e dos negócios.¹⁴

Estas duas perspectivas não deverão ser abordadas de forma rígida, uma vez que, por exemplo, um risco como a poluição resultante do transporte marítimo pode tornar-se numa ameaça caso seja intencional e resultado de um acto de terrorismo.

“O conceito de segurança actualmente é multidimensional, compreendendo não tão-somente a segurança tradicional do Estado mas, também, a segurança económica, ambiental, científica e tecnológica, marítima (salv guarda da vida humana no mar e imposição da autoridade do Estado no mar), cultural, rodoviária, alimentar, social, humana e saúde pública.” (Arsénio, 2012, p.24)

¹³ O Decreto-Lei n.º 226/2006 de 15 de Novembro estabelece a distinção entre conceitos: “(...) a terminologia usada para definir “segurança” (das instalações portuárias e dos navios) na acepção do termo em língua inglesa *security* (...) está consonante com a usada no Regulamento n.º 725/2004 e com o despacho conjunto n.º 168/2004. Assim, o vocábulo “protecção” foi adoptado para (...) traduzir o significado daquele termo, de forma a evitar (...) eventuais conflitos com o âmbito do termo *safety*, comumente definido como segurança (marítima). (...) “protecção” corresponde ao conceito de “*security*” e “segurança” ao conceito de “*safety*”.”

¹⁴ Apontamentos da Unidade Curricular de Segurança Marítima e Portuária, ministrada pelo Comte. Orlando Mota Duarte, no âmbito do Mestrado em Gestão Portuária da ENIDH, ano lectivo 2012/2013.

Assim, a segurança marítima “pretende prevenir e responder a eventuais acidentes ou incidentes marítimos, através da criação e adopção de medidas ou operações que garantam a segurança dos navios, dos marítimos, do meio ambiente e dos estados costeiros ou ribeirinhos” (Cajarabille et al., 2012, p.65), ou seja, deverá entender-se como a combinação de medidas preventivas com o propósito de proteger o domínio marítimo contra males, danos ao ambiente, riscos ou perdas, limitando simultaneamente o efeito de acidentes ou incidentes, e fenómenos naturais.

Tão relevante como a adopção concreta e legal de medidas de segurança (conceito geral), que têm contribuído ao longo do tempo para a diminuição dos acidentes e incidentes, será também a criação de uma consciência de uma cultura de segurança. E embora se tenham verificado avanços nesta matéria, nomeadamente através de normas rígidas no que diz respeito à construção dos navios e pela introdução de sistemas de navegação tecnologicamente cada vez mais avançados, de facto, o que se tem verificado é que a componente que mais erros cria é a componente humana, isto é, as pessoas envolvidas.

Assim é necessário, através de medidas que criem ou estabeleçam uma cultura de segurança intrínseca, já que ela é definida como sendo “*the product of individual and group values, attitudes, perceptions, competencies and patterns of behavior that determine the commitment to, and the style and proficiency of, an organization’s health and safety management*”. (IMO, 2002, p.2).

De um modo geral, é reconhecido que assegurar a segurança de navios e portos (instalações portuárias) será uma actividade de gestão de risco e que a avaliação de quais as medidas adequadas a implementar deverá também ser analisada caso a caso. A gestão da segurança é um processo que coordena recursos e actividades de forma a cumprir com os objectivos e requisitos da segurança, determinando sempre qual o nível considerado aceitável.

Tem-se verificado, através das estatísticas, que este será o caminho a seguir, através da adopção de uma consciência de segurança, aliada a políticas e normas efectivas no âmbito da regulação do sector do transporte marítimo.

Do referido anteriormente se percebe claramente o porquê da necessidade da existência e aplicação dos conceitos de segurança marítima, bem como da necessidade de uma uniformização de diversos procedimentos a nível global, bem como de uma

universalidade de obrigações e responsabilidades por forma a garantir a sua total aplicação em acordo com as *guidelines* existentes.¹⁵

A importância da aplicabilidade destas medidas é explicada pela redução do número de acidentes e incidentes ocorridos, bem como do facto do transporte marítimo se encontrar a aumentar, sendo assim obrigatoriamente produzir ao longo de tempo medidas que irão acompanhar este aumento, sendo este um processo de actualização ou adaptação dinâmico.

Sendo assim, cada Estado marítimo, tem de ter obrigações no que respeita à aplicação e produção destas medidas, bem como no controlo efectivo das mesmas, sendo necessário para esse efeito um serviço que funcione nacionalmente como Administração Marítima.

1.2. O panorama europeu

Cerca de um terço do comércio (em termos de volume de bens) dentro da União Europeia (U.E.) e 90% do comércio com países estrangeiros é feito por via marítima. Actualmente existem mais de 1000 portos na Europa, com um total estimado de 600 000 escalas por ano feitas por navios mercantes e mais de 3,5 biliões de toneladas de carga movimentada todos os anos¹⁶.

Neste contexto, a importância do sector marítimo para a U.E. é por demais evidente; a necessidade, porém, da elaboração de uma política comum para os transportes não estava, pelo menos numa primeira fase, assim tão evidente. Em 1957, quando o Tratado CEE foi adoptado, a imagem de uma política comum para o transporte marítimo estava longe de ser projectada pelos seis Estados-Membro (EM) fundadores que então constituíam a CEE¹⁷. O Tratado criou uma perspectiva, deixada de facto à descrição dos EM.

¹⁵ No sistema de segurança o quadro legal é composto por três Organizações Internacionais, nomeadamente as Nações Unidas, a ILO e a IMO e por legislação específica dos Estados.

¹⁶ Dados União Europeia *In* http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/index_en.htm.

¹⁷ Os seis EM fundadores eram a Bélgica, França, Alemanha, Itália, Luxemburgo e os Países Baixos.

No que diz respeito à segurança marítima em particular desde o Tratado de Maastricht (1992) existe uma disposição específica referente à segurança nos transportes como uma acção global da Comunidade Europeia¹⁸. Mas foi somente nos anos 90 que a Comissão expressou concretamente, através da *Common Policy on Safe Seas Communication* uma intenção real de explorar mais a fundo esta matéria. Desde então, um pacote substancial de medidas legislativas veio a ser adoptado pelos EM com vista à sua aplicação, medidas essas emanadas principalmente das directrizes internacionais¹⁹.

Na prática, o quadro normativo comunitário para o transporte marítimo consiste em Regulamentos, Directivas, Decisões, Recomendações e Pareceres que tratam, de forma vinculativa ou não dependendo da norma²⁰, um vasto número de assuntos relacionados com a segurança marítima e a protecção do ambiente marinho.

A chamada fase pré-Erika começou em 1978 e incluía um amplo e heterogéneo leque de medidas que foram sendo alteradas nas fases subsequentes. Estas medidas abrangiam a pilotagem de navios por pilotos de alto-mar no Mar do Norte e Canal da Mancha²¹, a transferência de navios de um registo para outro dentro da Comunidade²², níveis mínimos de segurança e cuidados de saúde com o objectivo de melhorar a assistência e tratamento médico a bordo dos navios²³, requisitos mínimos para navios com destino a ou de partida de portos comunitários que transportassem carga perigosa ou poluente²⁴, níveis mínimos na formação de marítimos²⁵, regras comuns e *standards* para a inspecção de navios e organizações de vistoria e inspecção²⁶, *Port State Control*²⁷, gestão de navios de passageiros *Ro-Ro*²⁸, certificação de equipamento marítimo²⁹, um formato uniformizado para os cartões de identificação dos inspectores do *Port State Control*³⁰, um sistema de segurança harmonizado para os navios de pesca³¹, regras de segurança e *standards* para os navios de passageiros³², registo de passageiros³³, vistorias e inspecções

¹⁸ Cfr. Artigo 75.º, n.º 1, alínea c) do Tratado que institui a Comunidade Europeia.

¹⁹ As medidas em questão melhoram ou alteram o quadro regulatório decorrente das disposições internacionais.

²⁰ Cfr. Artigo 249.º do Tratado CE

²¹ Cfr. Directiva 79/115/CEE de 21 Dezembro 1978

²² Cfr. Regulamento 613/91/CEE de 4 Março 1991

²³ Cfr. Directiva 92/29/CE de 31 Março 1992

²⁴ Cfr. Directiva 93/75/CE de 13 Setembro 1993

²⁵ Cfr. Directiva 2001/25/CE de 4 Abril 2001

²⁶ Cfr. Directiva 94/57/CE de 22 Novembro 1994

²⁷ Cfr. Directiva 95/21/CE de 19 Junho 1995

²⁸ Cfr. Regulamento 3051/95/CE de 8 Dezembro 1995

²⁹ Cfr. Directiva 96/98/CE de 20 Dezembro 1996

³⁰ Cfr. Directiva 96/40/CE de 25 Junho 1996

³¹ Cfr. Directiva 97/70/CE de 11 Dezembro 1997

³² Cfr. Directiva 98/18/CE 17 Março 1998

³³ Cfr. Directiva 98/41/CE 18 Junho 1998

obrigatórias com vista à operação segura de *ferries Ro-Ro* regulares e de alta velocidade³⁴, estabelecimento de um sistema de informação de troca de dados relativos à poluição marinha³⁵, processo seguro de carga e descarga em navios graneleiros³⁶, formalidades de *report* uniformizadas e a proibição de bens perecíveis nos navios³⁷.

Num dos primeiros instrumentos legislativos adoptados pela Comunidade Europeia, a Recomendação do Conselho, de 26 de Junho de 1978, relativa à ratificação de convenções sobre a segurança do transporte marítimo, os EM eram encorajados na base de um texto não vinculativo a assinar e ratificar, caso ainda não o tivessem feito, as Convenções SOLAS e MARPOL e os seus protocolos, bem como a Convenção ILO 147. Este instrumento é importante na medida em que preconiza que o ponto de referência para a acção da Comunidade, por altura da criação da Política Comum para o Transporte Marítimo, era o quadro legal marítimo internacional, como sejam a IMO³⁸ e a ILO.

Na *Common Policy on Safe Seas Communication* (1993), a União chama a atenção para a necessidade de uniformização na implementação das normas existentes pelos EM. No mesmo documento a Comissão considera que este plano de acção ajudaria as organizações internacionais a melhor desempenharem o seu papel no âmbito da elaboração de normas internacionais.

Na Comunicação que se seguiu, intitulada *Toward a New Maritime Strategy*, adoptada três anos mais tarde, a Comissão aborda a segurança marítima do ponto de vista da concorrência e um novo elemento é adicionado ao arsenal jurídico marítimo: a intenção de tornar obrigatório, via legislação comunitária, as resoluções IMO privadas de aplicação compulsiva. A Comissão também expressa a intenção de estender o âmbito desses requisitos a navios de países terceiros, com o objectivo de banir navios *substandard* das águas europeias.

O Regulamento 3051/95/CE de 8 Dezembro 1995, relativo à gestão da segurança dos *ferries roll-on/roll off* de passageiros (*ferries ro-ro*), tinha como objectivo melhorar a segurança marítima no rescaldo do afundamento do *Estonia*, por via da criação e manutenção (pelas companhias) de sistemas eficientes de gestão da segurança, tanto a bordo como em terra. Este Regulamento antecipava a aplicação do Código ISM³⁹ aos navios *Ro-Ro* de passageiros, partindo por consequência das normas internacionais quanto à

³⁴ Cfr. Directiva 99/35/CE de 29 Abril 1999

³⁵ Cfr. Decisão 2850/2000 CE de 20 Dezembro 2000

³⁶ Cfr. Directiva 2001/96/CE de 4 Dezembro 2001

³⁷ Cfr. Regulamento 782/2003/CE

³⁸ Nesta altura *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* (IMCO).

³⁹ É parte integrante da SOLAS (Capítulo 9).

aceleração da entrada em vigor do requisito. O cumprimento dos requisitos previstos neste Regulamento seriam um pre-requisito na autorização para operar *ferries Ro-Ro* num serviço regular de e para portos europeus.

Seguidamente a este primeiro conjunto de medidas, o Pacote Erika I (Março 2000) foi a resposta da CE ao acidente do petroleiro *Erika*. Este pacote continha três grupos de medidas relacionadas com o *Port State Control*, com a actividade das Sociedades Classificadoras (*Recognized Organizations, RO*)⁴⁰ e com a retirada faseada de petroleiros de casco simples.

O Pacote Erika II (Dezembro 2000) continha medidas com vista a facilitar a implementação do Erika I, e resultou na criação de um sistema comunitário de monitorização do tráfego marítimo e da *European Maritime Safety Agency (EMSA)*⁴¹, cuja missão consiste na prevenção de acidentes marítimos por via da monitorização da segurança marítima e da avaliação da eficácia da legislação CE referente à segurança marítima e da sua implementação pelos EM. A EMSA recolhe informação, mantém uma base de dados referente à segurança marítima, e monitoriza as inspecções realizadas pelas RO e pelo *Port State Control* ao nível da União. Nos últimos desenvolvimentos inclui-se a Directiva 2005/35/EC com respeito à poluição proveniente de navios e à introdução de sanções penais⁴².

Contrariamente aos anteriores, cujas medidas resultaram da ocorrência de acidentes, o Pacote Erika III, apresentado pela Comissão em Novembro de 2005, trouxe novas medidas e alterações às já existentes, fornecendo indicações importantes quanto às intenções legislativas respeitantes à segurança marítima. Incluía uma proposta de Directiva quanto aos requisitos dos *Flag-States*, uma alteração à Directiva referente às RO, uma alteração à Directiva referente ao *Port State Control*, uma alteração à Directiva referente ao sistema de monitorização de tráfego marítimo, uma proposta de Directiva referente aos acidentes marítimos, uma proposta de Regulamento referente à responsabilidade e compensação por danos aos passageiros vítimas de acidentes, e uma proposta de Directiva referente à responsabilização extra-contratual dos armadores.

O principal fundamento da Política Comum para o Transporte Marítimo encontra-se consagrado no Artigo 80.º, parágrafo 2 do Tratado da Comunidade Europeia, de acordo com

⁴⁰ Desempenham um papel vital, no controlo, em nome dos *Flag-States*, da segurança nas estruturas dos navios. A possibilidade de operar dentro de águas comunitárias está condicionada ao cumprimento dos requisitos de qualidade previstos na legislação U.E.

⁴¹ Agência Europeia de Segurança Marítima. Cfr. Regulamento 1406/2002/CE de 27 Junho 2002.

⁴² Constitui, em certa medida, uma abordagem selectiva à Convenção MARPOL 73/78, deixando a adopção de sanções à reserva dos EM.

o qual “*the Council may, acting by a qualified majority, decide whether, to what extent and by what procedure appropriate provisions may be laid down for sea (and air transport)*”. As medidas que a constituem referem em particular a segurança marítima e a protecção do ambiente marinho, as relações externas e a concorrência marítima. Esta política é o resultado do conflito de interesses entre EM marítimos e não-marítimos devido às suas diferentes contribuições para o sector do *shipping*. Alguns EM são essencialmente países de registo, alguns constituem-se maioritariamente *Port-States* e outros são apenas utilizadores de transporte marítimo. Veja-se, até ao Tratado de Atenas, assinado a 16 de Abril de 2004, a U.E. era constituída apenas por quinze EM, com a Grécia a representar o EM com maiores interesses no sector marítimo⁴³. Com o alargamento da União a doze novos EM e mais precisamente com a adesão de Chipre e Malta (países profundamente marítimos), o perfil marítimo da U.E. altera-se, e um certo antagonismo entre EM marítimos e não-marítimos torna-se assim aparente. Os EM não-marítimos ou com menos interesses no sector tenderão mais facilmente a ser favoráveis a alterações ao regime marítimo internacional sugeridas pela legislação comunitária, sob alçada da Política Comum para o Transporte Marítimo, enquanto que EM marítimos serão mais cépticos a essas mudanças e mais sensíveis à manutenção do *status quo*, particularmente sob pressão dos *lobbies* nacionais.

A já referida Directiva 95/21/CE do Conselho de 19 Junho 1995 referente ao *Port State Control*, é baseada no Memorando de Entendimento de Paris (*Paris Memorandum of Understanding*, MOU), que estabelece um sistema de cooperação regional para o exercício das inspecções pelo Estado de porto com base num acordo entre as administrações marítimas nacionais. Ao incorporar o Paris MOU na sua legislação através da Directiva 95/21/CE, a União tornou obrigatório para os EM o referido acordo, incluindo a obrigatoriedade de efectuarem anualmente um determinado número de inspecções anuais que correspondiam, à data, a pelo menos 25% do número de navios que escalassem os portos nacionais durante esse período, o que representa um número consideravelmente maior do que o previsto somente na base do Paris MOU.

Outro instrumento importante de referir neste contexto é o Regulamento (CE) n.º 417/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Fevereiro de 2002, relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples⁴⁴, cujas disposições obrigariam à entrada em vigor até

⁴³ A Grécia detém a maior frota do mundo, maioritariamente dedicada ao transporte oceânico, sendo que o sector do transporte marítimo representa um papel vital para a sua economia.

⁴⁴ Revoga o Regulamento (CE) n.º 2978/94 do Conselho.

2010 (inicialmente 2015) enquanto que as recomendações internacionais permitiriam a substituição gradual dos navios de casco simples por navios de duplo casco por um período mais alargado com *terminus* em 2026.

Com respeito à segurança marítima no âmbito da *security*, a U.E. antecipou a entrada em vigor do *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS, Código Internacional para a Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias) através do Regulamento 725/2004/CE relativo ao reforço da protecção dos navios e das instalações portuárias⁴⁵, que fornece a interpretação e implementação harmonizadas dos requisitos internacionais relevantes nesta matéria, indo além do previsto no quadro internacional, pois contrariamente ao exigido pela IMO que refere apenas o *shipping* internacional, estas medidas comunitárias incluem o *shipping* doméstico. Mais, torna obrigatória uma série de requisitos incluídos na Parte B do Código ISPS.

A acima mencionada Directiva 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 em caso de infracções também é importante de nota, sendo que o seu objectivo é *“incorporar no direito comunitário as normas internacionais relativas à poluição provocada por navios e assegurar que as pessoas responsáveis por descargas ilegais são sujeitas a sanções adequadas, (...) a fim de melhorar a segurança marítima e de reforçar a protecção do meio marinho relativamente à poluição por navios.”*⁴⁶

⁴⁵ De referir também a Directiva 2005/65/CE relativa ao reforço da segurança nos portos.

⁴⁶ Artigo 1.º da Directiva 2005/35/CE de 7 de Setembro de 2005.

II - A ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA

2.1. NOÇÃO DE ADMINISTRAÇÃO

Antes de falarmos sobre a administração marítima será importante identificar e definir o que é uma administração, mais concretamente administração pública, no que diz respeito ao seu significado, bem como aos seus objectivos.

“O termo administrar remonta as suas origens às expressões latinas *ad ministrare* (servir) e *ad manus trahere* (manejar). Administrar será agir ao serviço de determinados fins e com vista a realizar certos resultados.” (Afonso Queiró⁴⁷ cit. in Caupers, 2002, p.11)

Conforme Luther Gulick⁴⁸ afirma “a administração tem a ver com fazer coisas, com a prossecução de objectivos definidos” (Caupers, 2002, p.11).

A administração será, de modo geral, a actividade que consiste em gerir e em fazer funcionar instituições, empresas ou qualquer organização económica ou social. Aplica-se a todos os tipos de trabalho exigindo actividades colectivas que devem ser concertadas, harmonizadas entre si. A administração é exactamente a arte de as programar, preparar, accionar, coordenar, controlar e de assegurar os seus resultados.

Administrar será, pois, “uma actividade que se concretiza na combinação de meios humanos, materiais e financeiros levada a cabo no seio de uma organização; administrar é uma acção humana que consiste exactamente em prosseguir certos objectivos através do funcionamento da organização.” (Caupers, 2002, p.12)

Para além deste sentido activo, a palavra tem um sentido objectivo: designa o organismo, a entidade, que tem por função específica assegurar a execução das operações, o bom andamento e a gestão de uma instituição, de uma sociedade ou de uma empresa.

Diogo Freitas do Amaral⁴⁹ designou: (Caupers, 2002, p.18)

- Administração pública, com letra maiúscula, consoante estava em causa a organização e
- Administração pública, com letra minúscula, consoante estava em causa a actividade, a função.

⁴⁷ Queiró, A. (1976), *Lições de Direito Administrativo*, Coimbra in Caupers, J. (2002). *Introdução à Ciência da Administração Pública*. Âncora Editora. Lisboa. P.11.

⁴⁸ Gulick, L. (1969), *Science, values and public administration. Papers on the Science of Administration*, Nova Iorque in Caupers, J. (2002). *Introdução à Ciência da Administração Pública*. Âncora Editora. Lisboa. P.11.

⁴⁹ Amaral, D. F. (1994), *Curso de Direito Administrativo*. 2ª Edição. Volume I, Coimbra in Caupers, J. (2002). *Introdução à Ciência da Administração Pública*. Âncora Editora. Lisboa. P.18.

No caso das administrações públicas, essas serão constituídas pelo conjunto de órgãos de que o governo dispõe à escala nacional e à escala regional para promover a execução das decisões dos diversos poderes na realização das tarefas de interesse geral. “A Administração pública seria o conjunto das organizações que desenvolvem administração pública (ou como também se diz, actividade administrativa publica).” (Caupers, 2002, p.18)

João Caupers adopta o termo *missões* para designar as *tarefas desenvolvidas pela administração pública*: (Caupers, 2002, p.77)

Figura 4. Missões da Administração Pública

MISSÕES DA ADMINISTRAÇÃO
1. Missões relativas à representação e segurança externas
2. Missões relativas à segurança interna
2.1. Segurança de pessoas e bens
2.2. Segurança de certas actividades económicas e sociais
3. Missões de regulação social e económica
3.1. Prevenção e composição de litígios
3.2. Relações económicas e sociais externas
3.3. Ordenamento do território, protecção do ambiente e defesa do património
3.4. Transportes
4. Missões de obtenção e protecção de recursos
4.1. Fiscalidade e parafiscalidade
4.2. Gestão e exploração de recursos naturais
5. Missões de prestação
5.1. Cuidados de saúde
5.2. Emprego, formação profissional e segurança social
5.3. Educação, cultura, desporto e tempos livres
5.4. Integração social
5.5. Habitação
5.6. Informação
6. Promoção do desenvolvimento e infra-estruturas
6.1. Investigação científica
6.2. Agricultura, pescas, indústrias, comércio e turismo
6.3. Equipamento social, comunicações e telecomunicações
7. Missões auxiliares

Fonte: João Caupers⁵⁰

⁵⁰ In *Introdução à Ciência da Administração Pública*, Âncora Editora, Lisboa 2002, P. 77.

2.2. ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA

Uma administração marítima tem de ser responsável por várias questões, nomeadamente no suporte aos navios que navegam sob sua bandeira, bem como aos restantes que naveguem nas águas, ou zonas marítimas desse país. De igual forma tem também de regular e controlar os interfaces entre os navios e terra, que existam no seu território.

Estas responsabilidades das administrações marítimas são aplicáveis aos navios, desde a construção à operação, às questões da formação e certificação dos marítimos, bem como às políticas globais relativas à segurança marítima (incluindo a portuária), bem como aos portos. De igual modo deverá garantir uma aplicabilidade uniforme entre todos os intervenientes nos assuntos que lidam com o transporte marítimo e encontrar-se dotada de mecanismos que garantam essa aplicabilidade, através de controlo efectivo e preventivo.

2.2.1. Funções base de uma Administração Marítima

Estado de Bandeira

O Estado de Bandeira (*Flag-State*, FS) é o Estado no qual navio se encontra registado.

“(...) entende-se por “Estado de Bandeira”, o Estado que, através de legislação pertinente e de uma administração marítima nacional, autoriza um navio a arvorar a sua bandeira”⁵¹, gozando de direitos e obrigações emanados dos instrumentos legais internacionais competentes na matéria e historicamente cabia-lhe predominantemente a aplicação e cumprimento desse quadro normativo. As regras aplicáveis ao alto-mar eram de jurisdição exclusiva do FS e, quando em porto, regra geral, esses não impunham a jurisprudência local ou nacional sobre os navios aí atracados, no decurso da sua normal actividade comercial.

As primeiras convenções internacionais, como a SOLAS 1914, requeriam aos Estados-parte o cumprimento do disposto nessas convenções, aplicando-as nacionalmente, não a todos os navios em porto, mas antes a todos os navios “registados” em portos

⁵¹ Decreto-Lei n.º 51/2012, Artigo 2.º, alínea d).

nacionais. Aos navios eram emitidos certificados⁵² pelos seus FS, que assumiam total responsabilidade por eles.

Nos anos 50, deu-se o surgimento das chamadas “bandeiras de conveniência”, de cujas autoridades se desconfiava não implementarem adequadamente as disposições internacionais e os requisitos exigidos à data. Como resultado desta preocupação, na primeira Convenção da Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1958), foi instituída a regra de que deveria existir uma ligação efectiva entre o navio e a bandeira arvorada por este. Adicionalmente foi estabelecido que o “Estado deveria exercer a sua jurisdição e controlo nas matérias administrativa, técnica e social respeitantes aos navios que arvorem a sua bandeira”.⁵³

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (*United Nations Convention on the Law of the Sea*, UNCLOS 1982) é quem estabelece pela primeira vez um conjunto de regras respeitantes aos oceanos, trazendo ordem a um sistema carregado de conflitualidade política. Sob a UNCLOS 1982, o FS é obrigado a fazer cumprir essas medidas aos navios que arvorem o seu pavilhão, com o objectivo de assegurar a segurança no mar com respeito *inter alia* à construção, equipamento, navegabilidade, tripulação, condições de trabalho e formação das tripulações e prevenção de colisões⁵⁴. Os Estados deverão monitorar a condição dos navios de pavilhão nacional através de inspecções ao equipamento e tripulação; além disso, o FS deverá garantir o cumprimento das normas internacionais, procedimentos e práticas, e esta obrigatoriedade é repetida novamente com respeito à poluição por hidrocarbonetos⁵⁵. A Administração Marítima Nacional deverá assegurar o cumprimento por parte dos navios de registo nacional das normas e requisitos respeitantes à segurança no mar e prevenção de poluição marinha.

As obrigações do FS vão além do âmbito descrito acima e são influenciadas por instrumentos técnicos adoptados na moldura normativa da IMO. Uma série de obrigações, respeitantes maioritariamente à realização de inspecções a navios e à emissão dos certificados correspondentes, derivam de conhecidos instrumentos legais, como sejam, a

⁵² Ao *Port-State* (PS) competia verificar esses certificados e informar o FS das deficiências encontradas.

⁵³ Cfr. *Convention on the High Seas*, Artigo 5.º, n.º 1.

⁵⁴ Cfr. Artigo 94.º, n.º 3 DA UNCLOS

⁵⁵ *ibidem* Artigo 217.º

*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78)*⁵⁶ e da *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 1974)*.⁵⁷

Uma vez que a segurança marítima não é definida apenas por requisitos técnicos, mas também compreende o elemento humano, merece especial referência a Organização Internacional do Trabalho (*International Labour Organization Convention, ILO 147*), é responsável pela *Maritime Labour Convention (MLC)* que define responsabilidades do FS relativamente aos marítimos, nomeadamente a garantia de condições de trabalho dignas. Aquele exercerá jurisdição e controlo sobre os navios no que diz respeito a normas de segurança que incluem a competência da tripulação, horário de trabalho e trabalho a bordo, bem como assegurar, por via das inspecções, que os navios cumprem com as leis internacionais do trabalho aplicáveis e legislação nacional.⁵⁸

A *Convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW 1978)*⁵⁹ tem como objectivo assegurar um nível mínimo nos requisitos de qualificação profissional dos marítimos. Regula também, por exemplo, as horas de descanso obrigatórias.

No *enforcement* das disposições internacionais, tem ainda atribuições no que respeita à protecção dos navios e das instalações portuárias (ISPS), bem como no que respeita às instalações portuárias para recolha de resíduos.

De acordo com Philippe Boisson (1999) os poderes regulatórios do FS são justificados tanto por necessidades práticas, como por questões legais:

- *Practical necessities*. Porque antes de mais é apenas lógico associar um navio a um determinado Estado, que dessa forma se torna responsável pela sua segurança. As necessidades inerentes à navegação internacional implicam que o navio navegue por zonas sujeitas a diversas condições. Para operar de forma segura, os requisitos aos quais está obrigado, e que tem de cumprir, terão de ser os mesmos onde quer que ele se encontre. Portanto tem de estar associado a um único regime legal. Quem opera um navio tem de conduzir o negócio (garantir a normal actividade comercial do

⁵⁶ Todos os Estados-Membro da U.E. ratificaram a MARPOL 73/78, incluindo quase todos os Anexos relevantes (I/II, III, IV, V e VI).

⁵⁷ A Convenção SOLAS cobre três das principais áreas da segurança no mar, isto é, a construção e equipamento, operação e navegação.

⁵⁸ Devido à fraca implementação das normas ILO pela indústria, e também ao número insuficiente de ratificações, a Organização sentiu a necessidade de melhorar as condições de trabalho e vida a bordo a nível global, uniformizando assim as regras aplicadas nesse âmbito, aprovando a *Maritime Labour Convention 2006*. Esta Convenção ILO agrega as convenções anteriores, tornando mais claras algumas regras, sendo considerada o quarto pilar da regulamentação marítima ao lado das convenções SOLAS, MARPOL e STCW.

⁵⁹ Ratificada por todos os EM da União Europeia.

navio), sem ser incomodado por todos os Estados. Uma maneira simples de evitar a confusão que resultaria de uma sobreposição de sucessivos poderes nacionais, consiste em associar cada navio a um Estado, tornando-se a bandeira que arvora a expressão material da sua nacionalidade.⁶⁰

- *Freedom of high seas*. Outra justificação nasce do princípio da liberdade de navegação em alto-mar. Esta zona, onde os navios passam a maior parte do tempo quando em trânsito, é *res nullius*⁶¹, logo livre da jurisdição territorial dos Estados; apenas os poderes dos Estados em relação aos seus navios e equipamentos podem exercer-se aqui⁶². Para evitar anarquia e insegurança no alto-mar, o direito internacional confere um monopólio legislativo no FS. Isto resulta no segundo argumento para a nacionalidade dos navios. Note-se que o princípio da competência exclusiva do FS apenas se aplica ao alto-mar; nas outras zonas, a soberania territorial ganha os seus direitos, e os poderes de jurisdição são divididos entre os FS e os CS.

Organizações Reconhecidas

Embora tradicionalmente a aplicação das disposições contidas nas convenções internacionais respeitantes à segurança marítima e prevenção da poluição por navios⁶³, bem como a emissão de certificados daí derivados, seja da inteira responsabilidade dos Estados de bandeira, por falta de recursos ou por conveniência de gestão administrativa, várias funções de inspeção e vistoria de navios são delegadas pelos EM nos organismos que inspeccionam os navios e emitem os respectivos certificados, designados Organizações Reconhecidas (RO)⁶⁴.

⁶⁰ Cfr. Artigo 5 da *Convention on the High Seas* (1958).

⁶¹ São exceções os casos de pirataria, tráfico de seres humanos e transmissões ilegais.

⁶² Existem, no entanto, três exceções que justificam a intervenção por outro FS: pirataria, tráfico de seres humanos e/ou transmissões ilegais.

⁶³ A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS 74), a Convenção Internacional das Linhas de Carga (LL 66), a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73/78), a Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios (TONNAGE 69) e a Convenção Internacional relativa ao Controlo dos Sistemas Antivegetativos Nocivos nos Navios (AFS).

⁶⁴ Também denominadas Sociedades Classificadoras. Nos termos das convenções, os EM podem permitir a referida certificação de conformidade por RO, desde que estas cumpram determinados critérios. Podem igualmente delegar nessas organizações a emissão dos certificados de segurança e de prevenção da poluição relevantes.

Estes organismos independentes constituem-se como outro elemento importante no assegurar dos *standards* de segurança, desenvolvendo e aplicando os requisitos técnicos ao *design* e construção dos navios.

Com vista ao reconhecimento da capacidade técnica e da idoneidade dessas organizações, tornou-se necessária a criação de regras claras e exigentes. Assim, foi adoptada a Directiva 94/57/CE⁶⁵ do Conselho, de 22 de novembro de 1994, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas. Com o objectivo de alterar certas disposições da referida Directiva tendo em vista, nomeadamente, o reforço do controlo das RO, a alteração do regime de sanções aplicado às RO que não satisfaçam os critérios mínimos estabelecidos e a reformulação, num texto consolidado, das suas sucessivas alterações, foi aprovada, pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho, a Directiva 2009/15/CE⁶⁶, de 23 de abril de 2009, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção de navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas.

As RO têm sido, no entanto, alvo de algum criticismo por ocasionalmente falharem na detecção atempada de potenciais fraquezas técnicas, e também mais recentemente quando algumas RO começaram a participar no *design* técnico dos navios – um movimento que despertou preocupações no que diz respeito ao conflito de interesses, uma vez que isso permite que as RO possam classificar os mesmos navios que elas mesmas desenharam/projectaram. No entanto, outras opiniões referem as melhorias na segurança dos navios, que foram conseguidas através dos contributos para o *design* de algumas sociedades.

⁶⁵ Transposta para a ordem jurídica nacional pelo DL n.º 115/96, de 6 de Agosto.

⁶⁶ Transposta para a ordem jurídica nacional pelo DL n.º 13/2012, de 20 de janeiro, através do qual é estabelecido um conjunto de medidas a respeitar pelo Estado português na sua relação com as organizações encarregues da inspecção, vistoria e certificação dos navios com vista ao cumprimento das convenções internacionais sobre segurança marítima e prevenção da poluição marinha, designadamente a elaboração de um acordo formal com a organização que actua em seu nome e o controlo dos actos e operações realizados por essa organização em seu nome. Incluem-se nos actos e operações a realizar pelas RO as inspecções, a aprovação de planos e esquemas, a realização de provas e ensaios, a aprovação de cadernos de estabilidade, as vistorias e auditorias a navios que arvoram a bandeira nacional.

Estado Costeiro (*Coastal State, CS*)

Um Estado que tenha linha de costa tem direito, de acordo com o direito internacional, a adoptar medidas que garantam a protecção os seus interesses dentro das quatro zonas ou áreas de jurisdição reconhecidas pela UNCLOS 1982, ou seja, as águas interiores, mar territorial, zona contígua e zona económica exclusiva (ZEE).

Historicamente o papel do Estado costeiro⁶⁷ na aplicação das disposições internacionais tem sido restringido pelo direito de passagem inocente. Este elemento importante da *iuris disciplina* internacional foi estabelecido na Convenção de Genebra sobre o Mar Territorial (1958), definido como passagem que não prejudique a paz, a boa ordem ou a segurança do Estado costeiro.

Apesar de aos Estados Costeiros ser exigido que não impeçam a passagem inocente⁶⁸ aos navios estrangeiros que naveguem pelo mar territorial⁶⁹, têm soberania para adoptar leis e normas em conformidade com as disposições internacionais que limitam o direito de passagem inocente pelo mar territorial⁷⁰. Estão portanto dotados de jurisdição para regular o tráfego marítimo, proteger as ajudas à navegação, cabos e *pipelines*, conservar os recursos haliêuticos e proteger o ambiente, prevenir, reduzir e controlar a poluição, e prevenir o incumprimento de regras alfandegárias, fiscais, de imigração e de saúde pública⁷¹.

No que diz respeito à poluição, de acordo com a UNCLOS, no exercício da sua soberania dentro das suas águas territoriais, os CS poderão adoptar normas para a prevenção, redução e controlo da poluição, garantindo sempre aos navios estrangeiros o direito de passagem inofensiva⁷². Para efeitos de aplicação e cumprimento, os CS, conforme indicado pela Convenção⁷³ a respeito da sua ZEE, exercem poderes para adoptar medidas de prevenção, redução e controlo da poluição originada nos navios, dando assim cumprimento ao disposto no direito internacional e aos requisitos estabelecidos por fóruns e organizações internacionais competentes na matéria⁷⁴.

O CS deverá ainda promover um adequado serviço de busca e salvamento.⁷⁵

⁶⁷ Também denominado Estado ribeirinho.

⁶⁸ Cfr. UNCLOS 1982, Artigos 18.º e 19.º

⁶⁹ Ibidem Artigo 17.º

⁷⁰ Ibidem Artigo 21.º

⁷¹ Ibidem Artigo 21º, n.º 1 *in fine*.

⁷² Ibidem Artigo 211º, n.º 4

⁷³ Ibidem Artigo 211º, n.º 6

⁷⁴ Ibidem Artigo 211º, n.º 5

⁷⁵ Ibidem Artigo 98º, n.º 2.

Estado de Porto

Não obstante a aplicação das normas ser historicamente da responsabilidade do FS, conforme já referido atrás, existia a possibilidade de alguma intervenção pelas autoridades do Estado de porto aquando do exercício da sua jurisdição territorial.

De acordo com a SOLAS 1914 e convenções posteriores, os certificados emitidos pelos FS seriam tidos como conclusivos em matéria de qualificação (dos navios), pelo que quando existisse dúvida quanto à questão de a condição do navio não corresponder substancialmente aos termos desse certificado, o PS pudesse intervir e impedir o navio de sair do porto em condições “não-conformes”. Na prática, a inspecção pelo PS não era sistemática, nem tão detalhada e intrusiva (para o mesmo navio) como a que a do FS poderia ser, quando efectuada pelo mesmo inspector. A intervenção pelo PS era a excepção e não a regra e os PS não estavam preocupados (aos PS não interessava) com o que um navio pudesse ter feito antes da sua entrada em porto, uma vez que para lá do limite do mar territorial (à data 3 milhas), as regras aplicadas estavam sob jurisdição dos FS sobre o alto mar.

Por volta dos anos 50 muitas Administrações marítimas não assumiam as suas responsabilidades, utilizando o registo como meio de ganharem dinheiro, provocando dessa forma lacunas legais e permitindo aos armadores operarem abaixo dos níveis mínimos de segurança exigidos, possibilitando a ocorrência de acidentes e danos ao ambiente, à carga e à vida humana.

Já nos anos 70 a insatisfação era grande pelo facto de alguns FS ignorarem sistematicamente ou não conseguirem implementar e garantir o cumprimento dos requisitos internacionais de segurança marítima; e no rescaldo do acidente com o *Amoco Cadiz*, foi adoptado em Paris o *Memorandum on Port State Control* (1982) que previa que cada administração marítima deveria estabelecer/implementar um sistema de controlo pelo PS (port state control, PSC), numa base não-discriminatória com vista a garantir a observância de uma lista de instrumentos estabelecendo requisitos internacionais.⁷⁶

O PSC é assim uma dimensão da jurisdição do PS, ou seja, a competência do PS para legislar e/ou fazer cumprir essa jurisdição aos navios que escalem portos nacionais. A sua acção continua, no entanto, limitada por certos limites, uma vez que é o Estado Bandeira a autoridade com poderes para “exercer a sua jurisdição e controlo em matérias

⁷⁶ Das convenções internacionais que estão na base do PSC fazem parte a OILPOL, a SOLAS, a MARPOL, a STCW, a Load Lines Convention (LL) e a ILO. Também a UNCLOS e a Convention on the High Seas contêm disposições referentes ao controlo pelo Estado de porto.

administrativas, técnicas e sociais, aos navios de pavilhão nacional”⁷⁷. O PSC pode ser descrito como a segunda linha de defesa enquanto que os Estados-Bandeira deverão ser os primeiros na linha de defesa na eliminação de navios *substandard*. O seu objectivo é garantir a segurança da navegação⁷⁸ e prevenção da poluição marinha⁷⁹.

A justificação da existência do PSC encontra-se consagrada nos princípios tradicionais do direito internacional, que reconhece que em águas internas, e mais ainda nos portos, os navios mercantes estrangeiros deverão estar sujeitos à jurisdição do Estado de Porto.

Segundo Philippe Boisson (1999), dois argumentos justificam o privilégio no exercício desse controlo:

- O direito à auto-protecção: *“in taking coercive measures against substandard ships, the port State protects its own citizens and environment against the dangers presented by such ships.”*
- O policiamento internacional da navegação:

*“the port State has a duty to see to the application of international conventions on safety at sea, and prevent a ship in poor condition from leaving its territory. This complements the function of the flag State, which is to ensure that its ships conform to international regulations. Under no circumstances should the port State take over these obligations. It provides the final safety net to ensure effective enforcement of safety standards.”*⁸⁰

Actualmente, pelo Paris *MOU*⁸¹ as várias Administrações marítimas deverão inspeccionar os navios estrangeiros, com base num perfil de risco atribuído aos navios (*ship risk profile*, SRP), que determina a respectiva prioridade para inspecção, os intervalos entre as inspecções e o âmbito das inspecções.

⁷⁷ Cfr. *Convention on the High Seas*, Artigo 5.º.

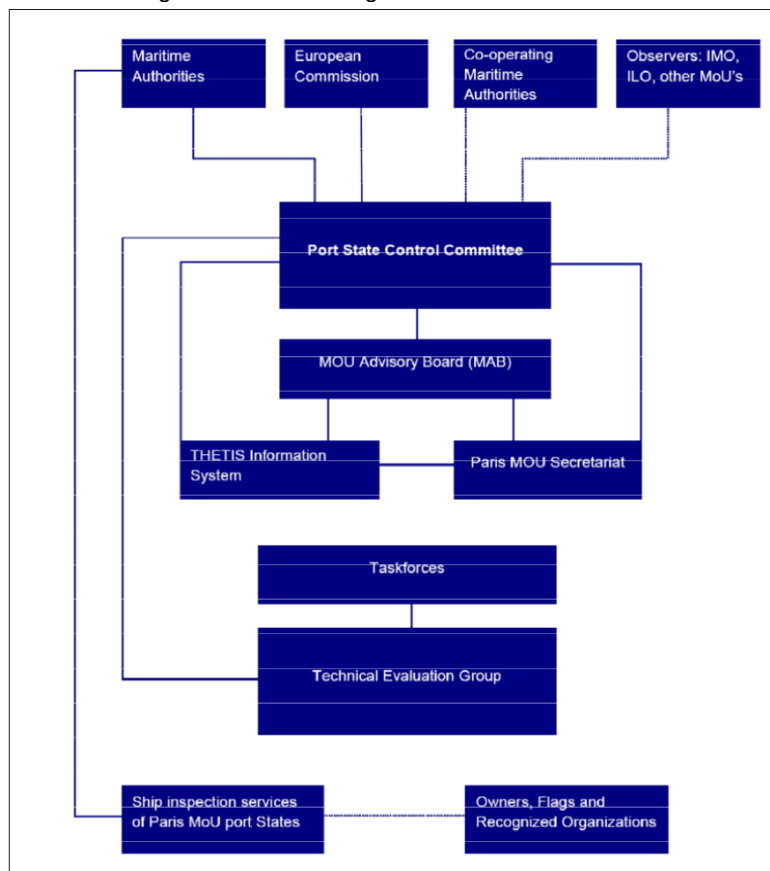
⁷⁸ Cfr. UNCLOS, Artigo 226.º

⁷⁹ *Ibidem* Artigos 218.º e 226.º

⁸⁰ De acordo com o mesmo autor este controlo traz algumas desvantagens, na medida pode aumentar o risco de medidas unilaterais, com determinadas autoridades poderão ser tentadas a dar preferência à aplicação dos requisitos nacionais, e detrimento daqueles previstos nas convenções internacionais. Esta ausência de uniformidade prejudica os navios sujeitos a diferentes jurisdições e diferentes sistemas de controlo. Na sua actividade de policiamento, as autoridades portuárias poderão padecer de falta de capacidade ou integridade, sujeitas que estão a pressões políticas, preocupando-se mais com o aumento nas suas receitas em vez da segurança (p. 468).

⁸¹ Disponibiliza também uma base de dados com o objectivo de garantir uma melhor coordenação e eficácia deste sistema, bem como a correcção de deficiências. Neste acordo participam 27 Administrações marítimas nacionais.

Figura 5. Estrutura organizacional do Paris MOU



Fonte: Paris MOU⁸²

De referir que também a indústria criou uma solução para o problema dos navios *substandard* através de inspecções de conformidade (*Vetting Inspections*) realizadas para já em petroleiros, navios químicos e graneleiros. Estas inspecções têm como objectivo principal proteger legalmente os carregadores em caso de acidente. Estas inspecções reclamam serem realizadas em nome da segurança, porém na realidade derivam de variadas motivações e interesses dos *stakeholders*. De todo o modo, este tipo de inspecções ajuda a criar um incentivo nos armadores, mesmo que meramente comercial, em cumprir com os requisitos exigidos nessas inspecções, uma vez que os relatórios daí resultantes determinarão se o navio é carregado ou não. O PSC não reconhece estas inspecções, nem tão pouco utiliza esses relatórios para melhorar os perfis de risco dos seus próprios sistemas.

⁸² In https://www.parismou.org/system/files/Paris%20MoU%20Organizational%20structure_0.pdf.

2.2.2. Áreas de jurisdição

Enquadramento histórico

O mar tem sido um elemento importante no desenvolvimento da humanidade e, por essa razão, um alvo de disputa entre as nações, conduzindo ao estabelecimento do que chamamos Direito do Mar e que define os limites geográficos dos diferentes espaços marítimos e estabelece os poderes e os deveres dos Estados que administram esses espaços e disciplinam as condições em que pode ser feita a sua exploração económica.

Ora, os Estados soberanos ao longo da história foram-se apropriando, conjuntamente com uma cintura marítima costeira, praticamente de todo o solo e terras existentes à face do globo. Com excepção da Antártida e de corpos no espaço exterior, são hoje escassos os territórios que permanecem livres da jurisdição territorial dos sujeitos de direito internacional (*territorium nullius*).

O princípio do *mare liberum* (adoptado no século XVII) limitava a jurisdição nacional a uma estreita faixa costeira, sendo que o restante mar estava acessível a todas as nações e sem pertencer a alguma.

Os avanços tecnológicos dos meados do Século XIX e inícios do Século XX permitiram tornar os navios mais poderosos, possibilitando a exploração de recursos existentes em áreas cada vez mais afastadas da costa. Frotas de todo o mundo dirigiam-se assim para zonas ricas em reservas de peixe. A falta de limitações resultou na exploração massiva sem atenção ou cuidado pela conservação dos mesmos.

Por forma a proteger os seus recursos os países começaram a querer expandir a área marítima sob sua jurisdição para além do limite das 3 milhas que vigorava até então⁸³, crescendo o conflito entre Estados marítimos (que detêm uma grande frota/marinha mercante) e os Estados “ameaçados” pelo exercício dessa actividade. Os primeiros, defensores do princípio da liberdade de navegação, interessados no mínimo de restrições possíveis à expansão do *shipping*; os segundos, preocupados com as suas costas/linhas de costa, mais interessados em impôr regras que salvaguardassem os seus recursos naturais e meio-ambiente.

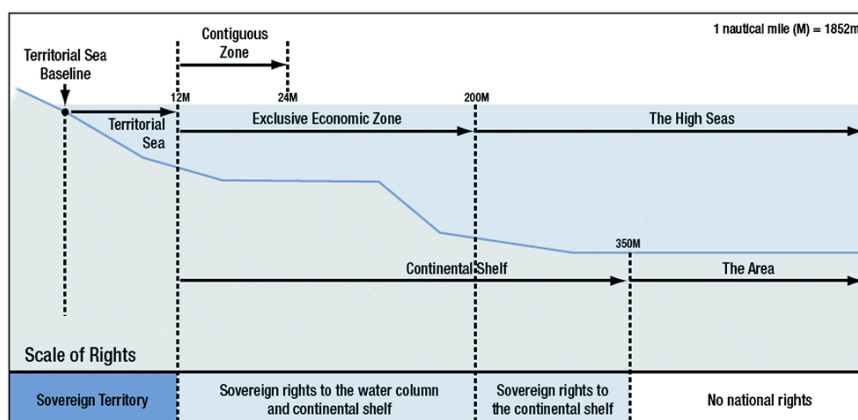
⁸³ Os Estados Unidos foram o primeiro país a desafiar o princípio de liberdade de navegação no mar.

Este clima de desentendimento esteve na base da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (*United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS*) que veio estabelecer ordem jurídica para os mares e oceanos.

Assim, com o objectivo de promover o uso pacífico dos mares e oceanos, proteger o ambiente marinho e garantir a utilização equitativa e eficiente e conservação dos seus recursos, a UNCLOS determinou de forma precisa os espaços marítimos: Mar Territorial, Zona Contígua, ZEE, Plataforma Continental, Alto mar e Área.

Sob soberania dos Estados estão as águas interiores, o mar territorial, a zona contígua, a ZEE e a plataforma continental.

Figura 6. Espaços Marítimos UNCLOS



Fonte: Arctic Council⁸⁴

A realidade nacional

O domínio marítimo do Estado abrange tradicionalmente as águas interiores, o mar territorial, a zona contígua, a plataforma continental, os mares internos, os estreitos e os canais.

Em Portugal, a jurisdição do Estado nesta matéria está consagrada na Lei n.º 34 /2006 de 28 de Julho que determina a extensão das zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional e os poderes que o Estado Português nelas exerce, bem como os poderes exercidos no alto mar.

⁸⁴ In http://www.arctic.noaa.gov/detect/documents/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf.

“São zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional as águas interiores, o mar territorial, a zona contígua, a zona económica exclusiva e a plataforma continental”.⁸⁵ O Estado ribeirinho exerce assim poderes soberanos, que se estendem ao leito, subsolo e à camada aérea suprajacente, sofrendo limitação consuetudinária no caso do mar territorial pelo “direito de passagem inofensiva” de navios e aeronaves estrangeiros.

Encontra-se obrigado à adopção de medidas necessárias à segurança da navegação, à prestação de assistência em caso de perigo, à manutenção de serviços eficazes de busca e salvamento, à prevenção, repressão e punição do tráfico de escravos e da pirataria, à luta contra a poluição dos mares por hidrocarbonetos ou pela imersão de desperdícios radioactivos, e ainda outras medidas referentes ao combate e supressão do tráfico ilícito de narcóticos e substâncias psicotrópicas e de repressão de emissões radiofónicas ou de televisão emitidas a partir de instalações situadas no Alto Mar contrárias à regulamentação internacional.⁸⁶

Figura 7. Áreas do território e dos espaços marítimos de Portugal (km2)

	Território	Águas Interiores	Mar Territorial	ZEE	Áreas SAR
Continente	88.600	6.510	16.476	287.715	572.438
Madeira	833	825	10.823	442.316	
Açores	2.331	6.083	23.660	926.149	5.220.302
Total	91.763	13.419	50.960	1.656.181	5.792.740

Fonte: Armada Portuguesa⁸⁷

⁸⁵ Lei 34/2006, Artigo 2.º

⁸⁶ Cfr. Convenção de Montego Bay de 1982, Artigos 94.º, 98.º-103.º, 108.º-109.º.

⁸⁷ In http://www.marinha.pt/pt-pt/historiaestrategia/estrategia/folhetospt/Portugal_uma_nacao_maritima.pdf.

2.3. A ADMINISTRAÇÃO MARÍTIMA NACIONAL

2.3.1. Evolução organizacional

Embora o mar seja uma grande parte da tradição portuguesa apenas no século XX se começou a planear de facto um organismo que atendesse a estes assuntos, tendo-se iniciado em 1926 através da Lei dos Portos, que visava responder às novas necessidades do transporte marítimo, bem como assegurar as componentes de obras de carácter portuário. Quanto às áreas de desenvolvimento do sector marítimo e da marinha mercante encontravam-se a ser institucionalizadas para também responder às novas necessidades dos tempos.

Até 1974 encontrava-se apenas em funções a Junta Central de Portos, no Ministério das Comunicações, da qual dependiam as Juntas autónomas de portos, com excepção dos portos de Lisboa, Douro e Leixões. Estas juntas tinham a responsabilidade da administração e exploração dos portos, e seus equipamentos, bem como a sua conservação interior. Por outro lado, no Ministério das obras públicas a Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos tratava dos assuntos relacionados com as obras de construção e reparação dos portos, bem como de conservação da costa marítima.

A partir de 1971, estas entidades são fundidas dando lugar à Direcção-Geral de Portos⁸⁸, que fica com as competências da Junta Central de Portos, e da Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos no que se refere aos portos e costas marítimas, sendo tutelada pelo Ministério das Comunicações. Esta Direcção-Geral era bastante vocacionada para as obras e planos portuários, tendo no entanto, já uma componente administrativa no que respeita às licenças, regulamentos, tarifas e outras questões nestes âmbitos, para orientação das juntas autónomas.

Em 1974 surge no Ministério do Equipamento Social e do Ambiente, a Secretaria de Estado da Marinha Mercante⁸⁹, que tinha como missão o desenvolvimento da marinha mercante, bem como da garantia da segurança da navegação. Esta Secretaria de Estado fica também com competências relativas à segurança do material (construção naval), que se encontravam na Direcção dos Serviços de Electricidade e Comunicações e ao Instituto Hidrográfico. Foram também agregados outros serviços provenientes da Direcção-Geral da

⁸⁸ Cfr. DL n.º 488/71.

⁸⁹ Cfr. DL n.º 256/74.

Marinha. Esta Secretaria de Estado seria já o primeiro passo para a agregação de serviços fundamentais e de base a um conceito de administração marítima, já que era composta pelas Direcções-Gerais da Marinha de Comércio, do Pessoal do Mar, dos Estudos Náuticos e pela Inspeção de Navios, completando assim um quadro administrativo relativo à formação profissional, regulamentação do tráfego marítimo, na defesa ambiental associado às áreas portuárias.

Em 1978 surge no Ministério dos Transportes e Comunicações, o Instituto do Trabalho Portuário (ITP)⁹⁰, que se revelou um inovação nas questões dos recursos humanos ao agregar numa estrutura participativa representantes da administração pública, dos sindicatos e dos empregadores portuários, com o objetivo de definir, organizar, coordenar e supervisionar uma política de trabalho portuário adaptada às necessidades e às exigências.

Foi também neste ano, sob a égide do Ministério dos Transportes e Comunicações, criado o Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos (INPP)⁹¹ que tinha como objectivo assegurar o serviço público de pilotagem nos domínios marítimos nacionais que sejam suscetíveis de realizar operações comerciais, bem como os assuntos de suporte a este serviço. Este serviço foi operacionalizado através do departamento de pilotagem nos portos nacionais. Este Instituto extinguiu a Corporação Geral de Pilotos e as corporações e secções locais de pilotos.

Em 1989 foi através da fusão da Direcção-Geral da Marinha de Comércio, a Direcção-Geral do Pessoal do Mar e Estudos Náuticos e a Inspeção-Geral de Navios, criada a Direcção-Geral da Navegação e dos Transportes Marítimos (DGNTM)⁹². Esta Direcção-Geral (DG) acumulou as competências de cada uma das entidades fundidas, somando ainda outras. É nesta fase que se encontra já uma referência no próprio diploma legal à administração marítima, já que a intenção seria criar uma administração marítima moderna. Esta DG tem como atribuições

“apoiar a concepção, coordenação e execução de políticas definidas para o sector dos transportes marítimas, tendo em vista a adopção e actualização sistemática dos padrões relativos à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar, à protecção do meio ambiente marinho e às condições de bem-estar e de trabalho a bordo dos navios”.⁹³

Com a adesão de Portugal à CEE, esta DG encontrava-se já preparada para assumir, como administração marítima, os assuntos comunitários relativos a estes temas, e

⁹⁰ Cfr. DL n.º 145-B/78.

⁹¹ Cfr. DL n.º 361/78.

⁹² Cfr. DL n.º 317/89.

⁹³ DL n.º 317/89, Artigo 2.º.

assim ser o ponto focal com as restantes administrações dos outros países que integravam a CEE. A DGNTM era constituída pelos serviços de Inspeção de Navios e segurança marítima, serviços de pessoal do mar, serviços de exploração, serviços de estatística e recursos, relações internacionais e legislação, serviços de administração geral, serviços de informação e documentação e pelo gabinete de planeamento e controlo. Acresce que estabelecia um conselho consultivo com participação da Direcção-Geral de Marinha, Direcção-Geral do Comércio Externo, Direcção-Geral das Pescas, Administrações portuárias, Câmara Portuguesa dos Armadores da Marinha Mercante, Conselho Português de Carregadores, Sindicatos representativos do pessoal do mar e outras entidades ou actividades cuja participação seja considerada de interesse⁹⁴.

Em 1992, através do Ministério do Mar foi criada a Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos (DGPNTM), através da fusão da Direcção-Geral da Navegação e dos Transportes Marítimos (DGNTM) com a Junta Central de Portos. Desta forma agregou-se no mesmo organismo o transporte marítimo com o sector portuário. As atribuições da DGPNTM resultaram

“na coordenação da execução das políticas definidas para as actividades portuárias, para as marinhas de comércio e de recreio, bem como para as actividades correlacionadas, e assegurar o cumprimento das normas nacionais e internacionais relativas à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana no mar e à protecção do meio ambiente marinho, bem como as condições de bem-estar e de trabalho a bordo, e a certificação dos navios e do pessoal do mar”.⁹⁵

Como esperado vieram somar-se às tarefas de administração marítima, as tarefas relacionadas com a obra portuária.

Fica então assim, com a seguinte organização⁹⁶: Direcção de Serviços da Administração Geral, Gabinete de Estudos, Programação e Estatística, Direcção de Serviços de Pessoal do Mar, Direcção de Serviços de Actividades Marítimas e Assuntos Internacionais, Direcção de Serviços de Assuntos Portuários, Direcção de Serviços de Inspeção da Construção e dos Equipamentos, Direcção de Serviços de Inspeção Marítima, Gabinete Jurídico, Gabinete de Informática, e Gabinete de Documentação, Informação e Relações Públicas.

Manteve um conselho consultivo, composto por representantes das seguintes entidades: Direcção-Geral de Marinha, Direcção-Geral dos Transportes Terrestres, Instituto da Água, Associação representativa dos armadores da marinha mercante, Associação

⁹⁴ Cfr. DL n.º 317/89, Artigo 6.º, n.º 1.

⁹⁵ DL n.º 319/93, Artigo 6.º, n.º 1 *in fine*.

⁹⁶ *Ibidem* Artigo 3.º, n.º 2.

representativa dos armadores do tráfego fluvial, Conselho Português de Carregadores, Administrações portuárias e Sindicatos representativos do pessoal do mar.

Em 1998, com o objectivo de centralizar os assuntos relativos aos assuntos de portos, navegação marítima, regulamentação das atividades de transporte marítimo, inspecção de navios, pilotagem e operação portuária, foi criado o Instituto Marítimo Portuário (IMP)⁹⁷, que teria como missão gerir de forma centralizada e coerente estes assuntos. Em suma, foram extintos a Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos (DGPNTM), com o Instituto do Trabalho portuário (ITP) e o Instituto Nacional de Pilotagem e portos (INPP).

Em termos de competências, o IMP centraliza de forma a

“assegurar as funções de supervisão, fiscalização e planeamento estratégico, surgindo como a entidade responsável pela formulação, preparação e acompanhamento de todos os instrumentos técnicos e normativos conexos com o sector marítimo portuário, desenvolvendo toda a disciplina normativa exigida pelo seu regular funcionamento”⁹⁸,

operando sob tutela do Ministério do equipamento, do planeamento e da administração do território.

Em 2002 o IMP teve um aumento de atribuições enquanto órgão da administração pública para os assuntos marítimo-portuários⁹⁹. Aparece também nesta altura competências no domínio da Directiva 2002/59 relativa aos sistemas de controlo de tráfego de navios e de investigação técnica de acidentes.

Em 2002, surge também outra alteração de fundo no sector através da criação do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM)¹⁰⁰, produto da fusão do Instituto Marítimo Portuário (IMP) com os Institutos portuários do Norte, Centro e Sul e do Instituto da Navegabilidade do Douro. Com esta fusão as competências cifram-se pela

“supervisão, regulamentação e inspecção do sector marítimo e portuário e a promoção da navegabilidade do Douro, bem como a administração dos portos sob sua jurisdição visando a sua exploração económica, conservação e desenvolvimento, abrangendo o exercício de competências e prerrogativas de autoridade portuária que lhe estejam ou venham a ser cometidas”¹⁰¹.

Existe nesta fase uma dualidade na criação, já que por um lado é regulador, e por outro lado regulado ao manter portos na sua dependência. Mantém igualmente um

⁹⁷ Cfr. DL n.º 331/98.

⁹⁸ *Ibidem*

⁹⁹ Cfr. DL n.º 47/2002.

¹⁰⁰ Cfr. DL n.º 257/2002.

¹⁰¹ *Ibidem*, Artigo 2.º.

Conselho consultivo, constituído por representantes de várias entidades¹⁰², bem como estabelece Conselhos regionais, para os portos do Norte, do Centro, do Sul e para a navegabilidade do Douro.

Em 2007 o IPTM sofre uma reestruturação com o objectivo de configurar o mesmo como uma entidade reguladora aumentando e reforçando os seus poderes de supervisão do sector marítimo-portuário, mantendo contudo as suas delegações, norte e douro, centro e sul. É também incumbido de elaborar e implementar o plano nacional marítimo portuário, com o intuito de reafirmar os portos nacionais no contexto internacional.

Nesta fase é também já indicada a necessidade e intenção de preparar os portos sobre jurisdição do IPTM, para serem transferidos para outras entidades, ficando nesta fase o IPTM configurado apenas para executar a função de administração marítima e portuária.

Em 2011 com a alteração de governo, e através do Plano de Redução e Melhoria da Administração central (PREMAC), o IPTM é extinto, sendo distribuídas as suas atribuições e competências por vários organismos, quatro no total, de dois ministérios distintos.

Assim, são transferidas, em acordo com as respectivas leis orgânicas, as questões marítimo-portuárias, para o Ministério da Economia e Emprego (MEE), pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), e para o Ministério da Agricultura e Mar, através da Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM). Os portos de pesca e de recreio que eram da gestão do IPTM foram transferidos para a DOCAPESCA, S.A., e os portos comerciais da região do Algarve, Faro, Portimão e Vila Real de Sto António foram transferidos para gestão da então Administração do Porto de Sines.

As questões relacionadas com a segurança marítima, em acordo com as leis orgânicas respectivas, encontram-se no Ministério da Agricultura e Mar, divididas pela DGRM e pela Direcção-Geral de Política do Mar (DGPM).

Em acordo com a Portaria n.º 394/2012 de 29 de Novembro, a DGRM divide-se em Direcções de Serviços, a saber: Direcção de Serviços de Administração Marítima, Direcção de Serviços de Recursos Naturais, Direcção de Serviços de Ambiente Marinho e Sustentabilidade, Direcção de Serviços de Inspeção, Monitorização e Controlo das Actividades Marítimas, Direcção de Serviços de Planeamento, Informação e Estruturas, Direcção de Serviços Jurídicos, e Direcção de Serviços de Administração Geral.

A DGPM define-se por ser um organismo de planeamento estratégico, com o objectivo de promover as actividades económicas ligadas ao mar, assumindo “a missão e os

¹⁰² *Ibidem*, Artigo 19.º, n.º 1.

objectivos inerentes à implementação e actualização da Estratégia Nacional para o Mar da Estrutura de Missão para os Assuntos do Mar (EMAM)¹⁰³, estruturando-se nas seguintes unidades orgânicas nucleares: Direcção de Serviços de Estratégia e Direcção de Serviços de Programação.¹⁰⁴

O acompanhamento internacional dos assuntos marítimo-portuários passa a ser acompanhado por três entidades, duas do Ministério da Agricultura e Mar, através da DGRM e da DGPM, e uma do Ministério da Economia e Emprego, pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT).

O IMT sucede nas atribuições do IPTM “no domínio da supervisão e regulação da actividade económica dos portos comerciais e dos transportes marítimos, bem como da navegação da via navegável do Douro”, tendo como missão “supervisionar e regular a actividade económica do sector dos portos comerciais e transportes marítimos”.¹⁰⁵ Em acordo com a Portaria n.º 545/2007 de 30 de Abril, fica composto pelas seguintes unidades orgânicas de nível I: Direcção de Serviços de Regulação Jurídico-Económica, Direcção de Serviços de Regulação Técnica e de Segurança, A Direcção de Serviços de Formação e Certificação, Direcção de Serviços de Inspeção, Fiscalização e Contraordenações, Direcção de Serviços de Sistemas de Informação, Gabinete Jurídico e de Contencioso, Direcção de Serviços de Administração de Recursos, Direcção de Serviços de Apoio à Gestão, Gabinete de Planeamento, Inovação e Avaliação, e Direcção de Serviços de Processamento e Atendimento.¹⁰⁶

A Docapesca¹⁰⁷ sucede ao IPTM nas funções de autoridade portuária nos portos de pesca e nas marinas de recreio sob sua jurisdição.

“Passa a exercer a função de autoridade portuária nas infraestruturas portuárias de apoio às actividades de pesca e de náutica de recreio de Vila Praia de Âncora, Castelo do Neiva, Esposende, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Angeiras, Nazaré, São Martinho do Porto, Peniche, Ericeira, Baleeira, Lagos, Alvor, porto de pesca, estaleiros e área de Ferragudo em Lagoa, marina de Portimão e bacia do Rio Arade desde a segunda ponte sobre o Rio Arade até Silves, Albufeira, Vilamoura, Quarteira, Faro, excepto área do porto comercial e canal de acesso, Olhão, Fuseta e Tavira, bem como na via navegável e nas infraestruturas portuárias existentes ao longo do rio Guadiana entre Vila Real de Santo António e Mértola. Os portos de pesca e as marinas de recreio referidas nos números anteriores incluem as áreas dentro do domínio público marítimo, os canais de navegação e as zonas fluvio-

¹⁰³ Decreto Regulamentar n.º 17/2012.

¹⁰⁴ Cfr. Portaria n.º 295/2012.

¹⁰⁵ DL n.º 236/2012.

¹⁰⁶ Cfr. Portaria n.º 545/2007, Artigo 1.º, n.º 2. Deixa-se a nota de que à data de entrega deste trabalho o IMT foi reestruturado através do DL 67/2015, sucedendo-lhe a Autoridade de Mobilidade e Transportes (AMT, IP).

¹⁰⁷ Cfr. DL n.º 16/2014.

marítimas e terrestres, bem como as zonas terrestres e marítimas necessárias à exploração portuária e à execução e conservação das obras”.¹⁰⁸

A Administração dos Portos de Sines e do Algarve (APS, S.A.)¹⁰⁹ sucede ao IPTM na titularidade de todos os direitos, obrigações e posições jurídicas patrimoniais, contratuais e administrativas, mobiliárias ou imobiliárias, independentemente da sua fonte e natureza, que se encontrem afectos ou que digam respeito à administração dos portos comerciais de Faro e de Portimão.

O Instituto Português do Mar e Atmosfera (IPMA, I.P.) estabelecido através do DL 68/2012 sucede ao IPTM nas áreas de projetos de investigação, desenvolvimento e inovação, significando, e em acordo com a respectiva lei orgânica, que contribui para o desenvolvimento de tecnologias, serviços e sistemas associados à implementação, gestão e controlo dos serviços, da segurança e das atividades marítimas

O Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos (GPIAM)¹¹⁰ é criado a coberto da transposição da Directiva 2009/18/CE (terceiro pacote de segurança marítima) pela Lei 12/2012. Estas funções de investigação foram até esta data realizadas pelo IPTM até à sua extinção, altura em que foi criado o GPIAM, órgão dependente da estrutura da Secretaria de Estado do Mar. O objectivo da criação deste gabinete é melhorar a segurança marítima nacional, através da aprendizagem com os eventuais acidentes e incidentes, e através da sugestão de medidas preventivas às entidades nacionais competentes no âmbito da segurança marítima e portuária.

¹⁰⁸ *Ibidem*, Artigo 2.º *in fine*.

¹⁰⁹ Cfr. DL n.º 44/2014.

¹¹⁰ Cfr. DL n.º 140/2012. Actualmente Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica (GAMA), pelo DL 18/2014.

2.3.2. A DGRM

Em acordo com o DL 51/2012¹¹¹ é a DGRM a administração marítima nacional:

“(...) entende-se por “Administração marítima nacional”, a Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), a quem compete assegurar a aplicação adequada das disposições das convenções da Organização Marítima Internacional (OMI)”.¹¹²

Cabe à DGRM

“promover a segurança marítima e portuária, regulamentando, supervisionando, vistoriando e inspeccionando as organizações, as actividades, os navios, os equipamentos e as instalações portuárias, em conformidade com o disposto nos instrumentos legais relevantes da IMO, ILO e da U.E. vigentes na ordem jurídica interna”.¹¹³

Das funções base de uma AM, conforme exposto anteriormente no presente trabalho, os três pilares de governação necessário a uma AM são Estado de Bandeira, Estado de Porto e Estado Costeiro.

Assim, em acordo com o DL 49-A/2012 e com a subsequente Portaria 394/2012, que consagram a criação e estabelecem a estrutura orgânica da DGRM respectivamente, far-se-á a distribuição das competências e atribuições de acordo com as funções base de uma Administração Marítima.

Em termos de Direcções de Serviços (DS) encontram-se organizadas da seguinte forma:

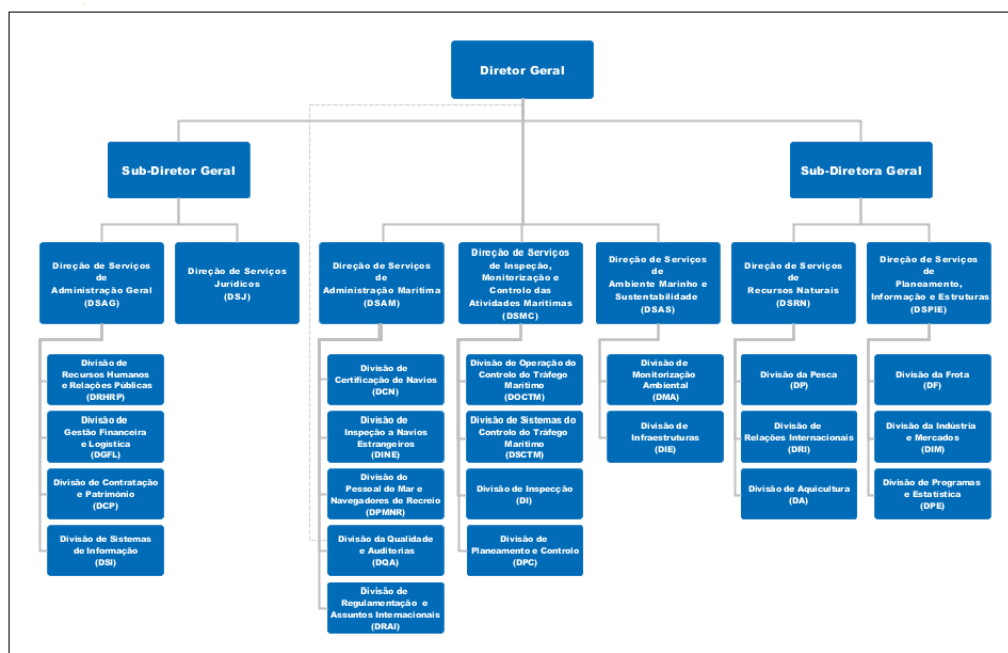
- **FLAG STATE** – Direcção de Serviços de Administração Marítima (DSAM) e Direcção de Serviços de Ambiente Marinho e Sustentabilidade (DSAS).
- **PORT STATE** – Direcção de Serviços de Administração Marítima (DSAM).
- **COASTAL STATE** – Direcção de Serviços de Supervisão, Monitorização e Controlo das Actividades Marítimas (DSMC).

¹¹¹ É com este diploma que, pela primeira vez em Portugal, se define a Administração Marítima Nacional.

¹¹² DL n.º 51/2012, Artigo 2.º, alínea a).

¹¹³ DL 49-A/2012, Artigo 2.º, alínea i).

Figura 8. Organograma da DGRM



Fonte: DGRM¹¹⁴

Em termos de Divisões as atribuições encontram-se organizadas da seguinte forma:

FLAG STATE

DSAM:

- A Divisão de Certificação de Navios, à qual incumbe executar as competências previstas nas alíneas b), c), m), p) *in fine* e nas alíneas a) e z) no respectivo domínio de intervenção;
- A Divisão do Pessoal do Mar e Navegadores de Recreio, à qual incumbe executar as competências previstas nas alíneas f) a j) e na alínea z) no respectivo domínio de intervenção;
- A Divisão de Qualidade e Auditorias, à qual incumbe executar as competências previstas nas alíneas e), k), n), o), t) e x) e na alínea a) no respectivo domínio de intervenção;

¹¹⁴http://www.dgrm.minagricultura.pt/xportal/xmain?xpid=dgrm&actualmenu=1469789&selectedmenu=1470562&xpgid=genericPageV2&conteudoDetalhe_v2=1528400.

- A Divisão da Regulamentação e Assuntos Internacionais, à qual incumbe executar as competências previstas nas alíneas u), w), y), aa) e bb).

DSAS:

- As competências previstas nas alíneas a) a d), g) a j) e k) (na dependência do director de serviços).

PORT STATE

DSAM:

- A Divisão de Inspeção a Navios Estrangeiros, à qual incumbe executar as competências previstas nas alíneas d) e l).

COASTAL STATE

DSMC:

- A Divisão de Controlo do Tráfego Marítimo à qual incumbe executar as competências previstas nas alíneas a) a h).¹¹⁵

Revisitada a portaria observam-se abaixo as competências e atribuições da DGRM enquanto Administração Marítima:

Flag State

Administração global e efectiva da segurança e protecção transversal a todo o sector marítimo-portuário, através do controlo dos marítimos, embarcações, navios e todos os equipamentos marítimos, em acordo com as normas e legislação nacional e internacional.¹¹⁶

Competências no âmbito da Autoridade de Imersão de Resíduos.¹¹⁷

¹¹⁵ Na sequência da publicação do Despacho 7932/2014 a DSCTM foi dividida em duas Divisões, a DSCTM e a DOCTM, mas que mantem as mesmas competências da DCTM.

¹¹⁶ Cfr. Portaria n.º 394/2012, Artigo 2.º, alíneas a), b), c), e), f), g), h), i), k), l), m), n), o) *in fine*.

¹¹⁷ *Ibidem* Artigo 4.º, alínea i).

“Aprovar e controlar a execução dos planos de recepção e de gestão de resíduos nos termos previstos da Directiva n.º 2000/59/CE”.¹¹⁸

Port State

Competência relativa à coordenação e execução das inspecções de navios estrangeiros no âmbito do controlo pelo Estado de porto (PSC).¹¹⁹

Coastal State

Exercício efectivo de várias funções de Autoridade no domínio do controlo do tráfego marítimo, e da informação e sistemas no domínio da segurança marítima e portuária a nível nacional, comunitário e internacional, e ainda na gestão e accionamento do Plano Nacional de Acolhimento a Navios em Dificuldades.¹²⁰

Implementação da segurança marítima na DGRM

Das actividades que contribuem para a segurança marítima, verifica-se que cada uma das referidas DS possui competências na segurança marítima, sendo:

- DSAM: certificação de pessoal, navios e embarcações, funções de *port state control* e inspecção de bandeira e representação nacional nos grandes fóruns decisores relativos à segurança marítima e ao sector marítimo-portuário;
- DSAS: Autoridade nacional para os resíduos produzidos a bordo de navios
- DSMC: Autoridade nacional para o controlo de tráfego marítimo e para os sistemas de informação no âmbito da segurança marítima.

Em concreto, no seguinte quadro, indicam-se as funções base de uma AM de acordo com os serviços que se entende uma AM deve suportar e prestar, correlacionando-se com aqueles que actualmente a DGRM possui na sua esfera de competências e que se considerou serem os mais relevantes no âmbito da segurança marítima:

¹¹⁸ *Ibidem* Artigo 4.º, alínea j).

¹¹⁹ *Ibidem* Artigo 2.º, alínea d).

¹²⁰ *Ibidem* Artigo 5.º, alínea a) a h).

Quadro 2. Funções base da Administração Marítima nacional

Funções base MARAD				
			DGRM	
FLAG STATE	1	Investigação de Acidentes		n.a.
	2	Delegação e controlo das RO's	x	DSAM
	3	Registo		n.a.
	4	ISM	x	DSAM
	5	Estudos/formação Nauticos e Maritimos		n.a.
	6	Examinação e certificação de Maritimos	x	DSAM
	8	Participação IMO e ILO ¹²¹	x	DSAM e DSMC
	9	Gestão informação marítima		DSMC
	10	Acesso directo info. IMO	x	DSAM
	11	Auditorias	x	DSAM
	12	Qualidade	x	DSAM
	13	Inspeção	x	DSAM
	14	Resíduos	X	DSAS
		Linhas de carga	X	DSAM
		Tonnage	X	DSAM
		IMDG	X	DSAM
		ISPS	X	DSAM
PORT STATE	15	Port State Control	X	DSAM
COASTAL STATE	16	Navegação e tráfego Marítimo	X	DSMC
	17	Busca e Salvamento		n.a.
	18	Combate e prevenção poluição		n.a.
Outras		Hidrografia		n.a.
		Meteorologia		n.a.

Fonte: Elaborado pela autora

¹²¹ A representação é assegurada pela Direcção-Geral do Emprego e das Relações de Trabalho (DGERT), sendo que a DGRM participa apenas como observador.

Todas as representações nacionais nos vários fóruns relacionados com a segurança marítima, internos e externos, são acompanhadas por cada uma destas Direcções em acordo com as suas competências.

“À DGRM compete assegurar, no âmbito das suas competências, a representação do Estado Português nos organismos internacionais do sector marítimo-portuário”.¹²²

Para cada um destes fóruns, a DGRM, enquanto representante nacional, assegura a chefia das delegações nacionais, e providencia o suporte técnico para cada um dos temas, dentro da especialidade.¹²³

No âmbito da IMO é assegurada a participação nos seguintes comités/sub-comités¹²⁴:

- *Marine Environment Protection Committee* (MEPC)
- *Maritime Safety Committee* (MSC)
- *Legal Committee* (LEG)
- *Facilitation Committee* (FAL)
- *Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping* (HTW)
- *Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments* (III)
- *Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue* (NCSR)
- *Sub-Committee on Pollution Prevention and Response* (PPR)
- *Sub-Committee on Ship Design and Construction* (SDC)
- *Sub-Committee on Ship Systems and Equipment* (SSE)
- *Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers* (CCC)

A título de exemplo, descreve-se em pormenor a actividade desenvolvida no MSC e no NCSR.

O MSC trata de todas as questões relacionadas com a segurança marítima, em termos de navegação, das instalações, como também dos navios e dos marítimos. O trabalho deste comité é realizado através de diversos assuntos que podem ser apresentados pelos EM, pela indústria, ou pela *International Association of Classification Societies* (IACS) que

¹²² DL 49-A/2012, Art. 2.º, alínea z).

¹²³ Na DGRM, a participação e representação nacional é assegurada pela DSAM, e a participação e representação no NCSR é assegurada pela DSAM e DSMC, atendendo aos assuntos em questão.

¹²⁴ Excepto o Comité de Cooperação Técnica.

representa as RO, sendo discutidos e avaliados. A nível técnico existem diversos subcomités que apoiam os trabalhos do comité MSC.

O NCSR trata de todas as questões associadas à navegação, às comunicações e à busca e salvamento, reunindo para tratar de assuntos nestes âmbitos que, dependendo da sua complexidade, são tratados através de orientação e mandato próprio do MSC para que o subcomité discuta e apresente uma proposta para o mesmo. Assim no NCSR estes assuntos são apresentados, existindo paralelamente reuniões de grupos de trabalho técnicos para cada um dos temas. Serão posteriormente apresentadas os resultados e discutidos em plenário NCSR para seguimento e apresentação de proposta ao comité MSC. Os assuntos só são endereçados quando existe um acordo global sobre os mesmos, não existindo votação. Estas propostas podem tomar a forma de novas circulares, alterações às resoluções existentes, ou alterações a outra documentação regulamentar existente, bem como criação de nova. Quando aprovadas e publicadas, a documentação reveste-se do valor que cada tipo de documento possui, tanto informativo, como de carácter mandatário de implementação a todo o sector e a nível mundial. Por exemplo, se é decidida uma alteração a um equipamento de bordo de um navio, é estabelecida uma data, para que todos os navios da frota mundial efectuem essa alteração.¹²⁵

No âmbito da ILO é assegurada a participação no seguinte comité:

- *Maritime Labour Convention* (MLC)

No âmbito das reuniões de comitologia (CE) é assegurada a participação nos comités:

- *Maritime Security Committee* (MARSEC): matérias do âmbito da *security*.
- *Committee on the Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships* (COSS): matérias de segurança marítima e poluição marinha.

É ainda assegurado ao nível da U.E. o acompanhamento das seguintes matérias:

- Grupo de Transportes Marítimos do Conselho
- *SafeSeaNet*

¹²⁵ Inclui-se no Anexo 2 a agenda do NCSR 1, subcomité da IMO para os assuntos da segurança da navegação, comunicações e busca e salvamento.

- Sistema LRIT (*Long Range Identification and Tracking*)
- Acolhimento de navios em dificuldades
- Gestão de resíduos
- Implementação da Directiva FAL (2010/65/CE), através do Grupo de trabalho EMS
- Sistema do Mediterrâneo de partilha de informação de posicionamento de navios

Outras participações:

- Paris MOU
- Grupo de Controlo para a Pirataria ao Largo da Costa da Somália

III - DAS RESPONSABILIDADES DOS PORTOS

Com o aumento de tráfego a que se tem assistido, as Autoridades Portuárias (AP) têm cada vez mais um acréscimo de trabalho no campo da segurança marítima e portuária, considerando que são a primeira linha de contacto com os navios em porto.

“É cometida às autoridades portuárias a competência em matéria da segurança marítima e portuária nas suas áreas de jurisdição”.¹²⁶

É preciso, no entanto, considerar que a aplicação e obrigatoriedade de procedimentos de segurança provocam uma elevada carga de trabalho aos navios, facto que pode reduzir a rentabilidade do transporte. Veja-se um navio que deveria estar nas suas manobras de foro comercial (carga e descarga), podendo contudo essa actividade estar dependente de um qualquer procedimento no âmbito da segurança, rivalizando com a sua exploração. Por este facto, é necessário que exista um equilíbrio entre as questões de segurança, garantindo a salvaguarda de todos os intervenientes na operação comercial do navio e do porto.

Em acordo com o Decreto-Lei 46/2002 de 2 de Março, Artigo 2.º *in fine* compete aos portos (autoridades portuárias) em matéria de segurança marítima e portuária o seguinte:

- a) A definição das condições de segurança de funcionamento do porto, em todas as suas vertentes, tendo em atenção a necessidade de garantir, de forma adequada, a sua exploração comercial;
- b) A definição do assinalamento marítimo, precedida de parecer técnico em matéria de assinalamento, de hidrografia e das competências da autoridade marítima nacional, a submeter pelos órgãos locais da Direcção-Geral da Autoridade Marítima, bem como a instalação, manutenção e funcionamento do mesmo;
- c) A preparação e emissão de avisos à navegação, sempre que se mostre necessário dar conhecimento público de limitações de condições de segurança existentes ou da sua eliminação;
- d) A elaboração de normas especiais sobre o acesso, a entrada, a permanência e a saída de navios do porto, em matéria da segurança marítima e portuária, no respeito do disposto na regra n.º 1, alínea b), do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar - 1972,

¹²⁶ Artigo 1.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 46/2002 de 2 de Março.

- e) A certificação da segurança marítima e portuária dos navios e embarcações, quando aplicável,
- f) A promoção da interação dos centros de telecomunicações com a área de segurança portuária, planos de segurança, de contingência e de emergência, designadamente através do centro de controlo de tráfego portuário, quando exista, e da intercomunicabilidade com a entidade responsável pelo Sistema Nacional para a Busca e Salvamento Marítimo;
- g) O estabelecimento das condições de navegabilidade nas águas sob sua jurisdição, garantindo, nomeadamente, a manutenção de fundos nas vias navegáveis, nos canais de acesso e zonas de manobra, junto aos cais e terminais, bem como nas áreas de fundeadouros;
- h) A definição do uso dos meios e das condições de prestação dos serviços de assistência à manobra de navios;
- i) A fixação de fundeadouros ou dos seus limites e definição da sua utilização;
- j) O estabelecimento de condicionalismos de atracação e de largada de navios em função das exigências de segurança e dos requisitos de interesse comercial;
- l) A fixação de regras de manuseamento, armazenagem e transporte de cargas perigosas e a fiscalização do cumprimento das normas em vigor sobre esta matéria;
- m) A prevenção e o combate à poluição,
- o) A promoção das diligências necessárias à remoção dos cascos ou destroços das embarcações afundadas ou encalhadas e de outros materiais submersos na sua área de jurisdição.¹²⁷

Por questões de segurança marítima e da protecção do meio ambiente, considerando o tráfego e a diversidade de navios e embarcações que transitam geralmente nas áreas portuárias, foram implementados nessas zonas serviços de controlo de tráfego marítimo portuário (VTS portuários).

Servem igualmente, e em conjunto com os serviços de pilotagem, para apoiar as manobras dos navios (por exemplo: navegação em canais), ao mesmo tempo que servem como ferramenta de organização do tráfego portuário, tendo em vista a sua optimização

¹²⁷ Às AP também estão cometidas matérias relacionadas com *security*, já que a autoridade portuária é também a Autoridade de Protecção do Porto, sendo responsável pela realização da avaliação de protecção do porto e pela elaboração, manutenção, actualização e implementação do Plano de Protecção do Porto, aprovado pela Autoridade Competente para a Protecção do Transporte Marítimo e dos Portos (ACPTMP).

com o intuito de melhorar e organizar as saídas e entradas nos portos, sem nunca perder o seu foco principal de prevenção de acidentes.

Regra geral, os VTS portuários monitorizam a área de jurisdição portuária, tanto no interior do porto, como no seu exterior, e também nas aproximações e nos fundeadouros.

As suas áreas de intervenção encontram-se consagradas no Artigo 16.º, nº. 2 do Decreto-Lei 263/2009:

“2 – A área de intervenção dos VTS portuários (...) fica geograficamente delimitada pelas seguintes coordenadas:

a) Porto de Aveiro: círculo de raio de 6 milhas náuticas centrado no Farol de Aveiro;

b) Porto de Leixões: círculo de raio de 6 milhas náuticas centrado no farolim da ponta do molhe norte;

c) Porto de Lisboa: linha entre o cabo Raso e o cabo Espichel;

d) Porto de Setúbal: círculo de raio de 4 milhas náuticas centrado no RACON (baliza n.º 2);

e) Porto de Sines:

i) A norte: paralelo 38° 2' 7" N.;

ii) A sul: paralelo 37° 52' N.;

iii) A oeste: meridiano 8° 55' 1" W.;

iv) A leste: linha da costa.”

3 — A área de intervenção de novos VTS portuários fica geograficamente delimitada pelas seguintes coordenadas:

a) Porto de Faro: círculo de raio de 5 milhas náuticas centrado no Farol de Santa Maria;

b) Porto da Figueira da Foz: círculo de raio de 5 milhas náuticas centrado no farolim do molhe exterior norte;

c) Porto de Portimão: círculo de raio de 5 milhas náuticas centrado no farolim do molhe oeste;

d) Porto de Viana do Castelo: círculo de raio de 5 milhas náuticas centrado no farolim do molhe exterior norte.”

À semelhança da Administração Marítima Nacional, também os portos portugueses, no âmbito da segurança marítima e portuária, estão presentes em fóruns internacionais através da *European Sea Ports Organization* (ESPO).

Embora o foco do presente trabalho seja apenas a Administração Marítima e as Autoridades Portuárias, importa aqui deixar uma nota às Capitánias dos Portos, órgãos locais da Direcção-Geral da Autoridade Marítima Nacional, uma vez que contribuem para a segurança marítima em contexto nacional, nos espaços marítimos sob sua jurisdição.

IV – MATÉRIAS TRANSVERSAIS QUE CONTRIBUEM PARA A SEGURANÇA MARÍTIMA

Alguns dos assuntos em que as AP também desempenham um papel relevante para a implementação da segurança marítima têm de ser implementados a dois níveis, um local, atendendo ao *interface* entre o navio e terra, e um outro global, atendendo à navegação efectuada fora do ambiente local.

Assim, atendendo a esta dualidade, apresentam-se de seguida:

Âmbito CS: Segurança da navegação e *Vessel Traffic Service (VTS)* – DL 263/2009 Serviços VTS Portuários que contribuem para o Sistema Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo;

Âmbito CS e PS: *SafeSeaNet* – DL 180/2002 Autoridades Locais Competentes que introduzem toda a informação relacionada com as escalas programadas e efectivas, bem como com incidentes dentro das respectivas áreas geográficas de jurisdição. Simultaneamente a informação declarada é utilizada para agendamento e **gestão operacional do *port state control*** (Decreto-Lei n.º195/98);

Âmbito CS: Plano Nacional de Acolhimento a Navios em Dificuldade (PNAND) – DL 180/2002, revisto, a Administração Portuária é identificada como órgão consultivo no caso de acolhimento, contudo participa na definição do Plano Nacional de Acolhimento a Navios em Dificuldades.

Âmbito FS e PS: Resíduos - Planos de Recepção e Gestão de Resíduos. Decreto-Lei n.º 165/2003.

Âmbito FS: Código Internacional para a Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias – ISPS

Embora se trate de um assunto que não é de âmbito da *safety*, mas que pode beneficiar a mesma através da adopção dos mecanismos de protecção dos navios e das

instalações portuárias através da aplicação dos planos de segurança portuários onde são intervenientes as entidades que colaboram na comunidade portuária no âmbito da segurança e protecção. Estes planos destinam-se a providenciar e suportar os procedimentos face a eventos, bem como estabelecer as instruções de trabalho necessárias. DL nº226/2006.¹²⁸

4.1. EXEMPLOS DE IMPLEMENTAÇÃO

4.1.1. ÂMBITO COASTAL STATE

Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo (ANCTM)

A Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo foi estabelecida pelo Decreto Lei 263/2009 que estabelece também o Sistema Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo (SNCTM), que é composto pelos VTS's costeiros e portuários. O Director-Geral da DGRM é por inerência esta Autoridade.

Esta Autoridade tem como responsabilidade administrar os assuntos relativos a tráfego marítimo, incluindo certificação, bem como assegurar a adequação nacional às normas e regulamento do tráfego marítimo e da segurança marítima, sobre os pontos de vista, operacional, técnico e legal, bem como à organização do tráfego marítimo para optimização do mesmo para uma mais eficaz exploração comercial.¹²⁹

A actividade desta Autoridade é suportada no Sistema VTS do Continente, e concorrem para a mesma os VTS portuários.¹³⁰

¹²⁸ Este Código é também parte integrante da SOLAS.

¹²⁹ Cfr. DL 263/2009, Artigos 3.º e 4.º *in fine*, atribuições e competências.

¹³⁰ Cfr. DL 263/2009.

O Sistema VTS do Continente¹³¹

Segundo a IMO um VTS será

“a service implemented by a competent authority, designed to improve the safety and efficiency of vessel traffic and to protect the environment. They should have the capability to interact with the traffic and to respond to traffic situations developing in the VTS area” (Resolução IMO A.857 cit. Boisson, 1999)

De acordo com a mesma resolução, desempenhará três funções principais:

- Ser um serviço de informação que assegure que informação essencial seja disponibilizada a tempo real para suporte à navegação a bordo;
- Ser um serviço de navegação, que assista na decisão sobre a navegação em tempo real e monitorize os seus efeitos/resultados;
- Ser um serviço de organização de tráfego, que previna a ocorrência de situações perigosas e resulte na movimentação segura e eficiente do tráfego marítimo dentro da área de actuação do VTS.

Por forma a dar cumprimento às exigências da monitorização do tráfego marítimo, e seu acompanhamento foi instituído uma plataforma tecnológica multisensor, de tempo real, constituído por várias estações sensor ao longo da costa continental, que efectuem a localização e acompanhamento dos navios até às 50 milhas náuticas. Este sistema é constituído por 2 centros de controlo, 16 *sites* sensores e 38 sites de comunicações que asseguram o fluxo da informação recolhida pelos sensores. Os dados recolhidos e tratados, são registados em tempo real na Base de Dados Nacional de Navegação Marítima (BDNNM). Para além disso, inclui outras componentes, como é o caso do Sistema *SafeSeaNet* Nacional, que opera suportado na BDNNM. Acresce também ao mesmo o Sistema integrado de Apoio à Decisão do Plano Nacional de Acolhimento a Navios em Dificuldade (SIAD-PNAND). Além destas valências, o Sistema VTS do Continente suporta também alguma da operação de outras entidades, como sejam, a Marinha, a FAP, a GNR através da cedência de funcionalidades de comunicações *VHF*, e disponibilização de informação de tráfego de navios, tudo dentro de uma infraestrutura segura e altamente redundante, que apresenta uma disponibilidade técnica de 99,9%. Simultaneamente e

¹³¹ Sendo obrigação do Estado português a monitorização do tráfego marítimo em todo o território nacional, encontra-se prevista a implementação de um Sistema de acompanhamento de navios nas RA's, que irá trabalhar em estreita colaboração com o Sistema VTS Costeiro, pretendendo-se que sejam totalmente compatíveis, para que possam funcionar em paralelo, ou em redundância a nível continental.

suportada no SNCTM existem ligações aos Sistemas de Controlo de Tráfego Portuário, 5 no total, (Leixões, Aveiro, Lisboa, Setubal e Sines) que colaboram e participam no SNCTM.

Dependendo da natureza das relações entre os centros costeiros e os navios, os VTS podem ser classificados em dois tipos:

- “Passivo: os comandantes e pilotos dos navios detêm grande parte dos poderes de decisão respeitantes à navegação do navio¹³²;
- Activo: neste sistema, as mesmas responsabilidades dos comandantes e pilotos dos navios estão mais limitadas¹³³. (Boisson, 2009)

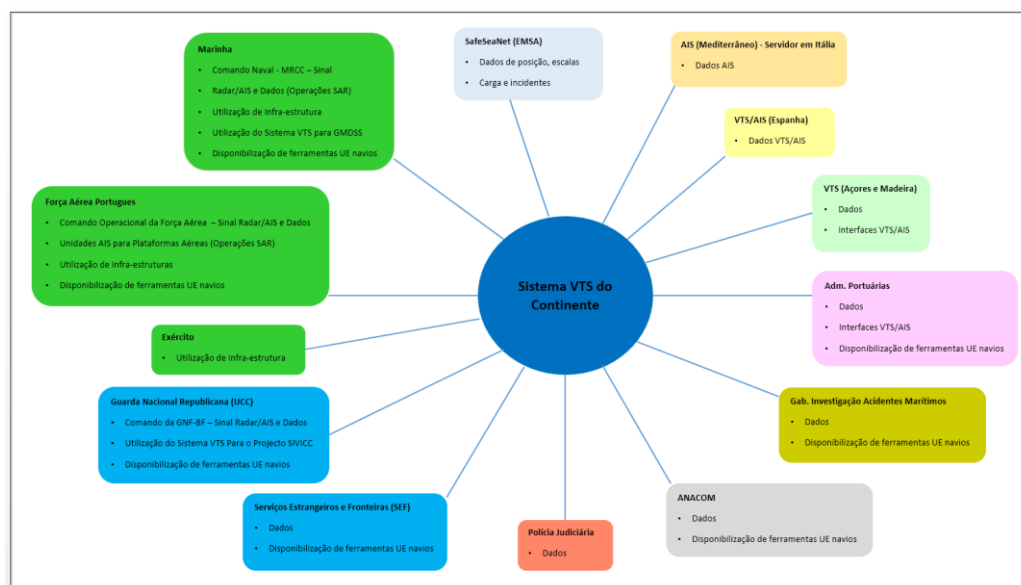
Nesta medida, considera-se que o *Roca Control* é um sistema VTS simultaneamente activo e passivo, uma vez que possui os serviços *Traffic Organization Service* (TOS), *Navigational Assistance Service* (NAS), *Information Navigational Service* (INS) e *Maritime Assistance Service* (MAS)¹³⁴. É passivo porque não é mandatário para a navegação no sentido da organização e planeamento do tráfego. Contudo é activo porque funciona proactivamente com o intuito da salvaguarda da vida humana, bens e ambiente, ao mesmo tempo que pode funcionar como ferramenta de organização logística, para possibilitar a eficaz navegação. A função activa toma particular destaque porque o sistema efectua em tempo real todos os cálculos relacionados com situações de aproximação excessiva e/ou colisões dos navios, disponibilizando atempadamente alarmes de colisão ou de situações que possam revelar perigo. Simultaneamente fornece à navegação toda a informação necessária, e que seja solicitada, bem como em caso de pedido, pode assistir na própria navegação.

¹³² O VTS assume apenas um papel de informação, solicitada ou não.

¹³³ Considerando um contexto em que o comandante não se sobreponha às indicações do VTS, já que a decisão do comandante será sempre soberana. Na prática, a chamada *overriding authority of the captain*, que permite ao comandante a decisão de *non compliance* com as instruções do VTS, justificada caso o comandante ache que essas instruções põem em risco o navio, tripulação e/ou carga. Essa decisão deverá estar devidamente justificada no *log* de bordo).

¹³⁴ Serviços de organização de tráfego, de assistência à navegação, de informação à navegação e de assistência marítima, respectivamente.

Figura 9. Entidades parceiras do serviço/sistema VTS do Continente



Fonte: Elaborada pela autora

Tem sido alvo de bastante discussão o papel dos VTS no aumento da monitorização do tráfego marítimo, especialmente em zonas de grande densidade ou confluência, sendo largamente aceite os benefícios de uma monitorização activa, existindo inclusivamente algumas oportunidades criadas pelo Direito do Mar para que os Estados costeiros reforcem o controlo da navegação marítima nas respectivas áreas de jurisdição.

A tendência irá ser certamente um aumento dos poderes dos serviços VTS sobre os navios, situação que tem vindo a crescer com o estabelecimento de vários mecanismos, tais como os Esquemas de Separação de Tráfego (EST), as Áreas a Evitar (AAE) e os corredores de tráfego, tudo com o intuito de reforçar a segurança marítima pelos Estados costeiros. Embora o cenário pareça favorável existem algumas barreiras a nível legal, já que não existe uma definição linear daquilo que poderá ser compulsório. Existem também questões que tocam tanto a nível de FS como de CS e que necessitam de ser clarificadas. Outra questão encontra-se também relacionada com a *liability* dos operadores dos serviços VTS, já que os Estados costeiros preferem optar por exercer recomendações, em vez de instruções, em caso de acidente, situação que já no passado sucedeu no controlo aéreo, sobre aquilo que uma aeronave deve priorizar, o controlo aéreo, ou os seus instrumentos.

Outra, e talvez das questões mais importantes (a ser alvo de análise e decisão), refere-se ao financiamento dos VTS costeiros. Veja-se um determinado Estado costeiro que implemente um VTS costeiro, certamente beneficiará os Estados costeiros adjacentes, sem que esses contribuam diretamente para o mesmo.

E a última questão a lidar, será a questão psicológica que envolve todos os intervenientes, sejam os comandantes dos navios, que se possam sentir escrutinados ou devidamente desconsiderados, sejam os pilotos, que se podem sentir substituídos. Este será talvez o primeiro desafio a resolver, e a criar uma estrutura de confiança para possibilitar uma actuação eficaz e linear dos VTS a nível internacional, para se conseguir um aumento eficaz da segurança marítima.

O Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente e os Centros de Controlo de Tráfego Portuário

Suportado operacionalmente pelo Sistema VTS do Continente, encontra-se o Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente (CCTMC) que assegura a missão da Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo, bem como da Autoridade Nacional Competente para o Sistema *SafeSeaNet*, suportado por dois edifícios, em localizações geográficas distintas, redundantes por forma a assegurar os níveis de serviço necessários, e tendo em consideração as recomendações da IMO e da IALA.

Este Centro é suportado legalmente pelo DL 263/2009, que se encontra intrinsecamente ligado ao DL 180/2004, tendo em consideração a enorme sinergia de serviços, sendo que desta forma o CCTMC suporta as missões da Autoridade Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo, bem como da Autoridade Nacional Competente para o Sistema *SafeSeaNet*.

Além do CCTMC existem 5 Centros de Controlo de Tráfego Marítimo de âmbito portuário, nas Autoridades Portuárias de Leixões, Aveiro, Lisboa, Setúbal e Sines que efectuam o controlo do tráfego portuário nas suas aéreas de jurisdição, em acordo com os regulamentos portuários respectivos. Independentemente destes centros, o sistema nacional encontra-se preparado para monitorizar qualquer uma das áreas portuárias continentais.

Autoridade Competente Nacional *SafeSeaNet*

A Autoridade Nacional Competente para o Sistema *SafeSeaNet* foi estabelecida pelo DL 180/2004, sendo responsável pela administração e exploração do Sistema *SafeSeaNet* nacional, que inclui o sistema nacional, e os sistemas locais, que se encontram nos portos comerciais nacionais, sendo estes as respectivas Autoridades Potuárias, as Autoridades Locais Competentes para este Sistema.

Acresce, o envio da informação *AIS* para o Sistema do Mediterrâneo, que por sua vez integra essa informação no Sistema *SafeSeaNet*, onde é fundida com a informação de escala e cargas obtida das autoridades portuárias, formando a nível europeu a maior rede de informação marítima, com enfoque na segurança marítima.

A actividade desta Autoridade é suportada no Sistema VTS do Continente.

O Sistema *SafeSeaNet* (SSN)

Conforme já referido anteriormente, na sequência do acidente com o *Erika*, foi lançado o chamado pacote *Erika* que continha uma série de medidas legais que os Estados membros teriam de aplicar para melhorar a segurança marítima dentro do espaço comunitário. Uma destas medidas, foi exactamente a criação de um sistema de informação partilhado à escala europeia, relativo a informação de navios e de mercadorias, bem como de alertas relacionados com os mesmos¹³⁵. Desde a entrada do Sistema em serviço, já se verificaram algumas revisões da informação, bem como dos mecanismos de notificação, salientando-se a Versão 2, que cruzou informação relativa ao sistema *SafeSeaNet*, com a informação relativa à inspecção pelo Estado de porto (PSC), e que se encontra disponível em sistema próprio – *THETIS*.

Este sistema define-se como uma rede europeia de partilha de partilha de informação associada ao transporte marítimo, no âmbito da segurança marítima, tendo como objectivo a constituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios,

¹³⁵ Esta rede de partilha de informação, foi estabelecida pela Directiva 2002/59/CE, tendo sido transposta para a legislação nacional através do DL 180/2004. Aquela foi, recentemente, objecto de revisão através da Directiva 2009/17/, incluída no Terceiro Pacote de Segurança Marítima, e aplicada nacionalmente através do DL 52/2012. [preambulo dl 180]. A confidencialidade associada ao SSN encontra-se consagrada no Art. 23º do DL n.º 180/2004. Mais recentemente existiram alterações neste sistema, provocados pela Directiva 2010/65/, transposta pelo DL 2012/12, considerando-se contudo que as maiores alterações no panorama nacional do sistema será a portaria que ainda aguarda entrada em vigor, na sequência do DL 2012/12.

"(...) tendo em vista a aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo, melhorar a resposta das autoridades a incidentes, acidentes ou a situações potencialmente perigosas no mar, incluindo operações de busca e salvamento, e contribuir para uma melhor prevenção e detecção da poluição por navios ".¹³⁶

É aplicável a navios de comércio acima das 300GT¹³⁷, a navios de bandeira estrangeira com inspecção expandida independentemente da arqueação bruta e a navios que venham de fora da U.E. com mercadorias perigosas ou poluentes.¹³⁸

Em acordo com a legislação, existem várias responsabilidades definidas, no que respeita à informação, e sua disponibilização. A legislação, em acordo com os referidos diplomas, estabelece a Autoridade Local Competente, a Autoridade Nacional Competente e a Comissão. Internamente as Autoridades Portuárias (AP) constituem-se nas Autoridades Locais Competentes, a DGRM na autoridade Nacional competente, e a Agência Europeia de Segurança Marítima (*European Maritime Safety Agency*, EMSA) representa a Comissão.

Assim, na prática, e conforme a organização interna, assenta no seguinte mecanismo: a informação prestada às AP, relativa a escalas, cargas e acidentes/incidentes de navios que pretendam escalas, ou que escalam os portos da sua competência, deverá ser enviada por aquelas (dentro de *timings* estabelecidos) para a Autoridade nacional competente que, após processamento, submete essa informação à Comissão. Essa informação é então processada a nível europeu e fica residente ou, dependendo do caso, é distribuída a alguns EM. Adicionalmente é também enviada para outros sistemas da Comissão que farão outros processamentos com a mesma.

Nacionalmente, um navio que pretenda demandar um porto nacional, terá de submeter à AP a respectiva informação em acordo com um modelo definido a nível nacional, e que depende de, por exemplo, se carrega ou não carga perigosa ou poluente¹³⁹. Também, e em acordo com a actual legislação, esta informação tem de ser permanentemente actualizada, inclusivamente caso essa escala seja cancelada. De igual forma, a informação também terá de cumprir com certos limites temporais de antecipação, já que é também com base nessa informação que o sistema de inspecções pelo Estado de porto (PSC) efectua o agendamento das inspecções, tendo por base vários critérios, como por exemplo, idade do navio, escalas, factor de risco, etc, que serão trabalhados automaticamente para ponderação pelo sistema do PS – THETIS.

¹³⁶ Directiva 2002/59/CE.

¹³⁷ Cfr. DL 180/2004, Artigo 2.º.

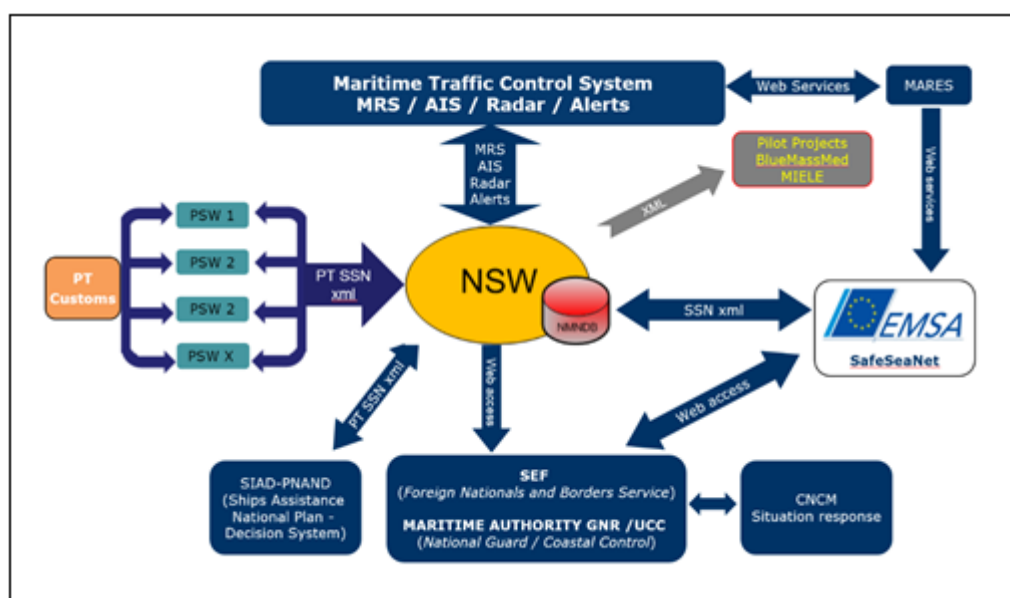
¹³⁸ Cfr. DL 52/2012, Artigo 4.º.

¹³⁹ Cfr. DL 180/2004, Artigo 12.º.

Esta informação é enviada para a Autoridade nacional competente, e é carregada na Base de Dados Nacional de Navegação Marítima (BDNNM), correlacionada com o sistema VTS (correlação em tempo real da informação de navegação) e é processada em termos de reserva de escalas e tratada para ser de seguida enviada para a Comissão. Sempre que outro EM solicite essa informação, o ponto único nacional (a DGRM) providenciará a mesma.¹⁴⁰

Em todo este processo a nível nacional e da Comissão existem diversos mecanismos de auditoria à informação.

Figura 10. Fluxo de informação e ligações para cumprimento legal e operacional do SSN



Fonte: DGRM

Foi estabelecido desde 2007 uma matriz de informação transversal suportada pela BDNNM e que serve de suporte ao sistema *SafeSeaNet* Portugal. Com base nesta matriz foi estabelecido um protocolo de dados que as AP têm de enviar e que alimentam a BDNNM, incrementando a informação das escalas e viagens já existentes na mesma. O sistema VTS encontra-se através dos seus sensores intrinsecamente ligado à BDNNM, sendo que quando um navio entra na área VTS costeira continental é imediatamente reconhecido e é iniciado um processo que efectua em tempo real o seguimento do navio. A informação portuária recebida vem adicionar mais informação a este seguimento. Por exemplo é possível obter informação da fonte de dados portuário quanto ao número de pessoas a bordo, sendo depois possível confrontar com o número de pessoas a bordo que é

¹⁴⁰ Cfr. DL 52/2012, Artigo 13.º.

comunicado nas notificações pelo navio. Esta situação também é realizada para a carga e mercadorias.

Deste 2009, com a revisão do DL 180/2004 através do DL 52/2010, foi instituído o *SafeSeaNet* Portugal 2, sendo que esta informação recepcionada dos portos é também utilizada para cumprir com os requisitos legais relativos à notificação de escalas e cargas a nível europeu, incluindo-se também os incidentes e outro tipo de informação. Para este efeito o referido protocolo de informação sofreu algumas alterações, tendo sido também estabelecidos novos *timings* de notificação.

É necessário salientar que este protocolo é utilizado transversalmente por todas as AP, sendo recepcionada no CCTMC, inclusivamente informação das AP das Regiões Autónomas (RA).

Sobre a informação e divulgação dos acidentes e incidentes marítimos, cabe ao CCTMC ser o serviço responsável pela recepção e distribuição interna e externa, ou seja, aquando da ocorrência de um evento caracterizado como acidente ou incidente, as entidades internas ou externas informam o CCTMC, e este difunde por todos os intervenientes no âmbito da segurança marítima, seja a nível nacional ou a nível comunitário. Presentemente, esta actuação é efectuada com base no Sistema *SafeSeaNet*, para cumprimento dessa mesma obrigação nacional.¹⁴¹

A evolução do SSN foi prevista através da Directiva 2010/65/CE onde aquele sistema suportará a informação relacionada com a facilitação (FAL).

Plano nacional de acolhimento aos navios em dificuldades (PNAND)

Este plano serve para dar cumprimento à obrigatoriedade de os Estados costeiros possuírem procedimentos que permitam o refúgio de um navio face a quaisquer situações potenciais de desastre¹⁴². Estes procedimentos são articulados entre várias entidades cabendo à DGRM a sua elaboração, bem como o seu accionamento. Este accionamento pode ser realizado pelo Estado costeiro, face a uma situação iminente de incidente ou acidente, ou quando um navio requeira acolhimento devido a qualquer situação. O objectivo deste plano será de calcular as diversas opções que o Estado tem, por forma a escolher aquela que apresente menor risco.

¹⁴¹ Cfr. DL 180/2004, Artigos 15.º e 16.º.

¹⁴² Cfr. Directiva 2002/59/CE.

O envolvimento das AP encontra-se definido pela participação na elaboração do Plano, e como membro consultivo da Comissão Técnica para o Acolhimento de Navios em Dificuldades (CTAND), no caso de se ponderar o acolhimento para o porto a que diga respeito.¹⁴³

4.1.2. ÂMBITO *PORT STATE*

Port State Control

Conforme referido em capítulo anterior, o PSC surgiu como resposta aos acidentes com navios tanque na década de 70. Assim, através do memorando de Paris de 26 de Janeiro de 1982 (Paris MOU), as Administrações de cada país desenvolveram um sistema de controlo estatal que procura garantir, sem discriminações quanto ao país de bandeira, que os navios de comércio estrangeiros que visitam os portos nacionais, cumprem com os requisitos mínimos de segurança estabelecidos nos instrumentos e convenções pertinentes. Em caso de grave incumprimento (*non-compliance*) o navio poderá ser detido até que as deficiências sejam corrigidas.

“A Directiva n.º 2009/16/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, introduz uma reforma profunda no sistema de inspecções vigente, substituindo o actual limite mínimo quantitativo de 25 % de navios inspeccionados anualmente por Estado-membro, por um objectivo colectivo: a inspecção de todos os navios que escalem os portos da União Europeia. Aumenta-se, assim, a frequência das inspecções aos navios com perfil de risco elevado, os quais passam a ser inspeccionados de seis em seis meses, e diminui-se o número de inspecções aos navios de qualidade e que não apresentem um perfil de alto risco”.¹⁴⁴

A autoridade competente para fazer este controlo é a DGRM.¹⁴⁵

¹⁴³ Cfr. DL 52/2012, Artigo 19.º, n.º 4, alínea b).

¹⁴⁴ DL 61/2012.

¹⁴⁵ *Ibidem*.

O controlo dos navios estrangeiros nos portos nacionais é realizado por Inspectores do PSC.¹⁴⁶

Medidas de controlo que poderão ser aplicadas:

- Inspeção aprofundada do navio;
- Atrasar a saída do navio;
- Detenção do navio;
- Restrição das operações; e
- Expulsão do navio do porto.

As inspeções são feitas no porto, suportadas no SSN, que é quem fornece informação para o sistema do *Port State* de quais os navios a inspeccionar.

Embora as Autoridades portuárias (AP) não tenham função inspectiva no âmbito do controlo pelo Estado de porto, são elas que providenciam a maior parte da informação para a actuação do PSC, seja através da informação de escalas dos navios, seja através da comunicação de incidentes ou de qualquer situação que não seja regular na exploração de um navio. Essa informação será sempre necessária para depois fazer uma gestão integrada de todos estes assuntos, face ao equilíbrio de perfis de navios, bandeiras e inspeções.

Deixa-se também uma nota aos serviços de pilotagem das AP, que aquando da verificação de qualquer anomalia, deficiência, etc., num navio, têm de reportar essa informação ao PSC.

¹⁴⁶ Inclui-se no Anexo 1 um relatório de inspeção PSC efectuado DSAM.

4.1.3. ÂMBITO *FLAG STATE*

Resíduos e poluição marinha

Apesar de o *shipping* ser considerado o meio de transporte mais amigo do ambiente, continua, actualmente, a ser responsável por 20% das descargas de lixo e resíduos no mar.¹⁴⁷

A primeira tentativa internacional de controlo da poluição dos mares pelos navios foi a Conferência de Washington, em 1926. Aí se concluiu da necessidade de limitar a descarga de petróleo para o mar, porém nenhum acordo formal foi estabelecido.

Em 1952, o governo britânico, preocupado com esta matéria, realizou uma Conferência (a chamada Conferência de Londres), onde foram propostas e definidas as linhas principais de “combate” à poluição dos mares por óleos. É assim que surge a Convenção para a Prevenção da Poluição das Águas do Mar pelos Óleos (*International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil*, OILPOL, 1954), assumindo como essencial e inevitável a tentativa de controlo da actividade dos transportes marítimos, uma vez que a poluição dos mares era notória e ocorria em demasia.

A evolução registada no tráfego de navios, tanto em número como em tonelagem, traduziu-se na necessidade de tomar posições, agora de natureza essencialmente técnica, tendo em atenção as novas técnicas de construção de navios, as suas subdivisões internas e ao volume máximo por cada tanque, de forma a minimizar o risco de derrame em caso de acidente.

Estas preocupações com a prevenção da poluição marinha deram origem à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (*International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*, MARPOL), adoptada em 1973 pela IMO. A MARPOL 73/78¹⁴⁸ vem revogar a Convenção OILPOL, acrescentando regras relativamente à construção relativamente à construção de petroleiros, equipamentos de separação de hidrocarbonetos/água, critérios de descarga e à existência de certificados e livros de registo. Alarga ainda o conceito de poluição causada pelos navios e introduz, pela primeira vez,

¹⁴⁷ Só o petróleo representa 500,000 toneladas anualmente. Dados da IMO *In* <http://www.imo.org/OurWork/Environment/Pages/Default.aspx>. A poluição no mar pode ser o resultado de despejos deliberados, por exemplo, hidrocarbonetos oriundos da lavagem de tanques e despejos de lastro, ou então fruto de operações de imersão de resíduos produzidos em terra.

¹⁴⁸ A MARPOL possui seis Anexos relacionados com a prevenção das diferentes formas de poluição marinha pelos navios: Anexo I – Óleo, Anexo II – Substâncias líquidas nocivas transportadas a granel, Anexo III – Substâncias prejudiciais transportadas em forma empacotada, Anexo IV – Esgoto, Anexo V – Lixo e Anexo VI – Poluição do ar. Os anexos I e II são obrigatórios, os demais são de aplicação voluntária.

exigências relativas à poluição por produtos refinados, substâncias tóxicas embaladas, esgotos sanitários e lixos. Possui dois objectivos principais: preservar o ambiente marinho através da eliminação de poluição por óleos e outras substâncias prejudiciais e minimizar as consequências de descargas acidentais de substâncias nocivas ao meio marinho.¹⁴⁹

Com o objectivo de gerir os resíduos gerados por navios nos portos comunitários, a Comunidade Europeia adoptou, nos termos da MARPOL, a Directiva 2000/59/CE relativa às instalações portuárias de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga, cujo objectivo principal visava a redução substancial das descargas ilegais de resíduos provenientes dos navios no mar.

“Reduzir as descargas no mar (...) provenientes de navios que utilizem os portos da Comunidade, mediante o melhoramento da disponibilidade e da utilização de meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga, aumentando, assim, a protecção do meio marinho.”¹⁵⁰

Os Estados, obrigados que estão pela MARPOL, deverão providenciar instalações para a recepção de resíduos e lixos produzidos por navios (que não podem ser descarregados no mar). Estas instalações de recepção deverão ser adequadas às necessidades (satisfazer as necessidades) dos navios que utilizem o porto, sem com isso causar atrasos injustificados aos navios: *“The Government of each Party of the Convention undertakes to ensure the provision of reception facilities according to the needs of ships using its ports, terminals or repair ports (...)”* (MARPOL).

Em Portugal esta matéria é consagrada pelo Decreto-Lei nº 165/2003, de 24 de Julho, na sua actual redacção, que transpõe a Directiva 2000/59/CE, de 27 de Novembro, e regula a instalação e a utilização de meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga provenientes de navios, que escalem portos nacionais, de modo a aumentar a protecção do meio marinho através da redução de descargas do mar.

Compete à DGRM, no âmbito de FS certificar os navios no âmbito da Convenção MARPOL, e enquanto PS aprovar e controlar a execução dos planos de recepção e de gestão de resíduos nos termos previstos da Directiva n.º 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Novembro de 2000.

Já as autoridades portuárias deverão assegurar o seguinte:

¹⁴⁹ A MARPOL deverá ser sempre analisada juntamente com a Convenção SOLAS no que respeita a técnicas de construção e segurança de navios e equipamentos.

¹⁵⁰ Artigo 1.º da Directiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de Novembro de 2000 relativa aos meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga.

- Assegurar a disponibilidade de instalações portuárias de recepção de resíduos adequadas às necessidades dos navios que normalmente visitam o porto, sem causar atrasos injustificados.¹⁵¹
- Os portos têm de desenvolver e implementar um plano de recepção e gestão dos resíduos (aprovado pela Autoridade Competente e sob consulta da comunidade portuária).¹⁵²
- O comandante de um navio deverá preencher um formulário de notificação e reencaminhá-lo em tempo útil (pelo menos 24 horas antes da chegada), informando o porto de destino acerca das suas intenções no que respeita à entrega dos lixos e resíduos de carga por si produzidos (ver Anexos 3 e 5).¹⁵³
- A entrega obrigatória de todos os resíduos produzidos pelos navios (ver Anexo 4), (contando com a possibilidade de isso não suceder caso o navio tenha espaço de armazenamento para resíduos suficiente até ao próximo porto de descarga).¹⁵⁴
- A implementação de um sistema de *cost recovery*, providenciando assim um incentivo para os navios não despejarem os seus resíduos em alto-mar.¹⁵⁵
- Inspeção de navios.¹⁵⁶
- Relatório à entidade competente sobre a aplicação.¹⁵⁷

¹⁵¹ DL 165/2003, Artigos 4.º, n.º 1 e 11.º, n.º 2.

¹⁵² *Ibidem* Artigo 5.º, n.º 1.

¹⁵³ *Ibidem* Artigo 6.º, n.º 1.

¹⁵⁴ *Ibidem* Artigo 7.º, n.º 1.

¹⁵⁵ Directiva 2000/59 CE, Artigo 8.º, n.º 2.

¹⁵⁶ DL 165/2003, Artigo 9.º, n.º 1.

¹⁵⁷ *Ibidem* Artigo 12.º, n.º 1.

V - MODELOS ORGANIZACIONAIS DE OUTRAS ADMINISTRAÇÕES MARÍTIMAS

Foram escolhidas Administrações marítimas que fossem heterogéneas em termos de frota e volume de negócio portuário, por forma a evidenciar a diversidade de realidades existentes.

5.1. Tipos de Administrações Marítimas da U.E.

De acordo com a análise efectuada verifica-se que existem diversos modelos de governação, com as seguintes possibilidades:

1. Administração marítima, com outro organismo (p.ex. guarda costeira) que actua como braço executivo nas questões da segurança marítima (exemplos: Roménia, Itália)
2. AM que efectuam todas as funções (exemplos: Letónia, Eslovénia, Dinamarca)
3. AM que efectuam tudo à excepção de busca e salvamento (exemplos: Chipre)
4. AM com tarefas espalhadas por vários ministérios (exemplos: Noruega)
5. AM que faz tudo à exceção de busca e salvamento e poluição (exemplos: Polónia)
6. AM onde os ministérios têm uma divisão de assuntos marítimos, mas existe depois uma entidade, tipo agência que funciona como AM.

Com maior detalhe seguem-se alguns exemplos abaixo:

Itália

As funções de Administração Marítima são realizadas pela Direcção Geral dos Transportes Marítimos e das Águas Interiores (*DG Maritime and Inland Waterways Transport*), que é tutelada pelo Ministério das Infraestruturas e Transportes pelo Departamento de Transportes, Navegação, e sistemas de Informação e Estatística.

Na referida DG é efectuada toda a política relativa ao transporte marítimo, e às questões de Estado de bandeira de planeamento e políticas. Em termos de operacionalização das funções inspectivas, certificação, *port state control* e controlo costeiro, segurança da navegação, protecção, busca e salvamento, acolhimento de navios e

investigação de acidentes, essas funções são realizadas pela guarda costeira italiana, que é também tutelada pelo Ministério das Infraestruturas e Transportes, e que dele depende, embora sirva também outros ministérios que possuem competências marítimas, e que é a DG que as operacionaliza.

A tutela dos portos italianos, no que se refere à sua definição e políticas é também do ministério das infraestruturas e transportes.

Quadro 3. Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da Itália

Exc. Econ. Zone (EEZ)	537,932 km ²
Shelf area	110,313 km ²
Inshore Fishing Area (IFA)	94,054 km ²
Fleet	1400

Fonte: *Sea Around Us*¹⁵⁸

Letónia

As funções de Administração Marítima são realizadas na totalidade pela Administração Marítima da Letónia, às quais ainda acresce o gabinete hidrográfico, balizagem, farolagem, investigação de acidentes, formação marítima. Esta Administração Marítima é tutelada diretamente pelo Ministério dos Transportes da Letónia.

Os portos são tutelados pelo Ministério para o Transporte.

Quadro 4. Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da Letónia

Exc. Econ. Zone (EEZ)	32,021 km ²
Shelf area	27,990 km ²
Inshore Fishing Area (IFA)	14,186 km ²
Fleet	250

Fonte: *Sea Around Us*¹⁵⁹

¹⁵⁸ In <http://www.seaaroundus.org/eez/380.aspx>.

¹⁵⁹ In <http://www.seaaroundus.org/eez/428.aspx>.

Noruega

Na Noruega a Administração Marítima Norueguesa é tutelada por dois Ministérios distintos. O Ministério do Comércio e da Indústria e o Ministério do Ambiente, e efectua todas as questões relacionadas com a administração marítima, excepto as de Estado costeiro, hidrografia, meteorologia e o registo de navios, que são realizados por diversos organismos noutros ministérios.

Os portos são tutelados pelo Ministério dos Transportes e Comunicações.

Quadro 5. Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da Noruega

Exc. Econ. Zone (EEZ)	1,395,753 km ²
Shelf area	226,177 km ²
Inshore Fishing Area (IFA)	110,640 km ²
Fleet	808

Fonte: *Sea Around Us*¹⁶⁰

Eslóvenia

Os assuntos da administração marítima na Eslovénia são tutelados pelo Ministério dos Transportes e das Infraestruturas, e realizados na totalidade por este organismo.

Os portos são tutelados pelo Ministério das Infraestruturas.

Quadro 6. Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da Eslovénia

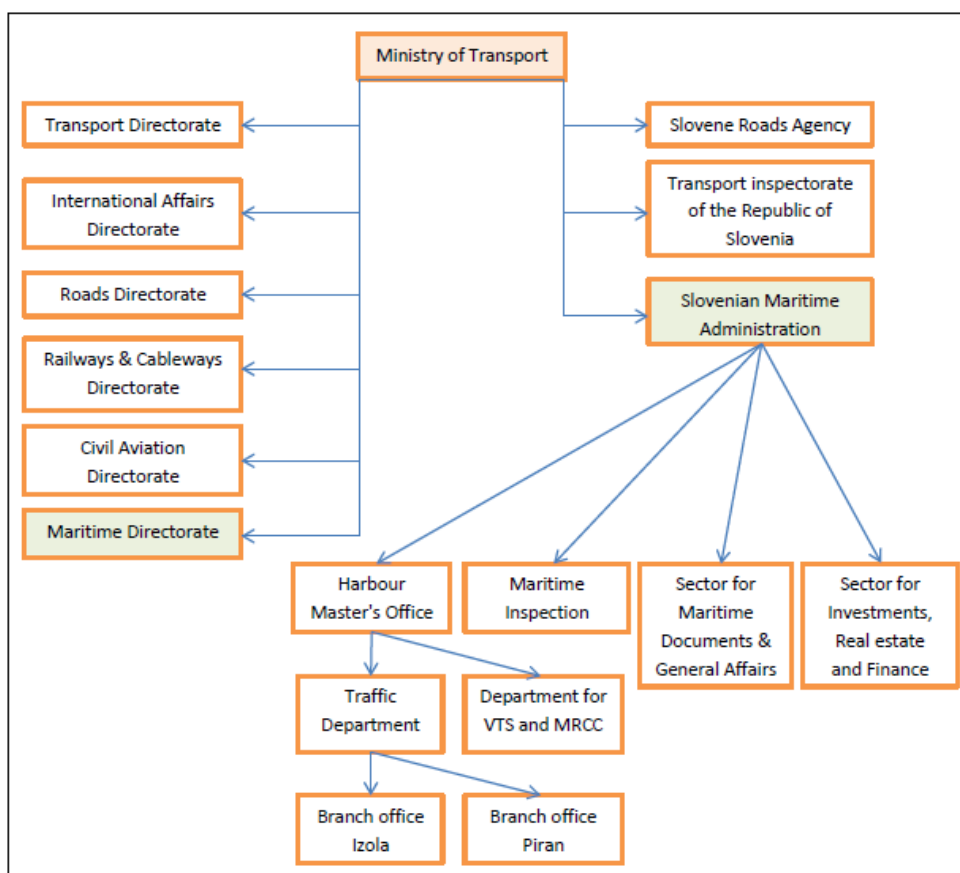
Exc. Econ. Zone (EEZ)	186 km ²
Shelf area	158 km ²
Inshore Fishing Area (IFA)	185 km ²
Fleet	50

Fonte: *Sea Around Us*¹⁶¹

¹⁶⁰ In <http://www.seaaroundus.org/eez/578.aspx>.

¹⁶¹ In <http://www.seaaroundus.org/eez/705.aspx>.

Figura 11. Organograma do Ministério dos Transportes da Eslovénia



Fonte: EMSA¹⁶²

Dinamarca

A Administração Marítima dinamarquesa é uma agência que se encontra sob a tutela do Ministério da Economia e Crescimento.

Esta agência executa todas as funções relativas ao *Flag e Port State*, como também trata dos assuntos relativos às ajudas à navegação (incluindo balizagem), avisos, pilotagem, publicações. É a entidade responsável pela política nacional e internacional do sector marítimo.

Os portos comerciais são tutelados pelo Ministério dos Transportes dinamarquês.

¹⁶² In https://extranet.emsa.europa.eu/cnta/index.php?option=com_docman&Itemid=2. Decidiu exibir-se o esquema organizacional deste EM por considerarmos ser um bom exemplo de um modelo de estrutura de uma AM.

Figura 12. Administração Marítima da Dinamarca



Fonte: Danish Maritime Authority¹⁶³

Quadro 7. Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da Dinamarca

Exc. Econ. Zone (EEZ)	107,579 km ²
Shelf area	99,258 km ²
Inshore Fishing Area (IFA)	57,838 km ²
Fleet	1742

Fonte: Sea Around Us¹⁶⁴

¹⁶³ In <http://www.dma.dk/AboutUs/Sider/Organisation.aspx>.

¹⁶⁴ In <http://www.seaaroundus.org/eez/208.aspx>.

5.2. Tipos de Administrações Marítimas extra U.E.

China

Na China existe a Administração de Segurança Marítima que funciona como agência, e efectua todas as funções de Administração Marítima. Este organismo depende do Ministério dos Transportes Chinês.

Os portos são tutelados pelo Ministério dos Transportes e Comunicações.

Quadro 8. Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da China

Exc. Econ. Zone (EEZ)	2,285,872 km ²
Shelf area	1,013,154 km ²
Inshore Fishing Area (IFA)	358,425 km ²
Fleet	4700

Fonte: *Sea Around Us*¹⁶⁵

Ilhas Marshall

Possivelmente devido à sua dimensão, as funções de FS encontram-se delegadas num Administrador Marítimo (tem um papel comercial), que trata de todos os assuntos relativos à Administração Marítima.

Os portos são tutelados pelo Ministério dos Transportes e Comunicações.

Quadro 9. Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota das Ilhas Marshall

Exc. Econ. Zone (EEZ)	1,992,232 km ²
Shelf area	13,210 km ²
Inshore Fishing Area (IFA)	14,885 km ²
Fleet	2100

Fonte: *Sea Around Us*¹⁶⁶

¹⁶⁵ In <http://www.seaaroundus.org/eez/156.aspx>.

¹⁶⁶ In <http://www.seaaroundus.org/eez/584.aspx>.

Austrália

Possui uma Autoridade Australiana de Segurança Marítima que depende directamente do Ministério das Infraestruturas e Desenvolvimento Regional. Efectua todas as funções de Administração Marítima excepto os assuntos relativos ao ISPS.

Os portos são tutelados pelo Ministério dos Transportes.

Quadro 10. Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da Austrália

Exc. Econ. Zone (EEZ)	6,362,934 km ²
Shelf area	2,050,608 km ²
Inshore Fishing Area (IFA)	978,016 km ²
Fleet	1600

Fonte: *Sea Around Us*¹⁶⁷

¹⁶⁷ In <http://www.seaaroundus.org/eez/36.aspx>.

VI - DISCUSSÃO

6.1. *Guidelines* existentes para a construção de uma Administração Marítima (MARAD)

Na certeza da existência de vários modelos que poderão ser adoptados quando do estabelecimento ou da organização de uma Administração marítima, com respeito a esta matéria considerou-se como referência de pesquisa o relatório “*Maritime Administration Models*”, preparado para a IMO no âmbito do projecto “*Euromed Cooperation on Maritime Safety and Prevention of Pollution from Ships*” (SAFEMED), adoptando como *guidelines* o modelo proposto no estudo, por considerar-se ser indicado à realidade nacional, e que melhor se adequa às necessidades de um qualquer Estado.

Conforme já descrito e no que se refere à adoção da UNCLOS e das convenções da IMO, estabelecem-se as seguintes responsabilidades para um Estado:

- Estado de Bandeira;
- Estado de Porto;
- Estado Costeiro.

Resumidamente, um determinado Estado, enquanto bandeira tem de assegurar que os navios que arvoram a sua bandeira cumprem com os requisitos das convenções, que garantem uma gestão consonante com as melhores práticas dentro de uma operação segura, e que também asseguraram a investigação de acidentes/incidentes, reportando periodicamente às organizações responsáveis.

Enquanto Estado de Porto, tem de assegurar o cumprimento da legislação relativa ao controlo do estado de porto, aos navios estrangeiros, com o objectivo de garantir que os mesmos se encontram dentro dos parâmetros de segurança, e que a sua operação não irá provocar situações de risco no mar.

Como Estado Costeiro, constitui sua obrigação a implementação de políticas e de procedimentos que apoiem e conduzam à implementação e *enforcement* da totalidade das suas responsabilidades (internas e externas).

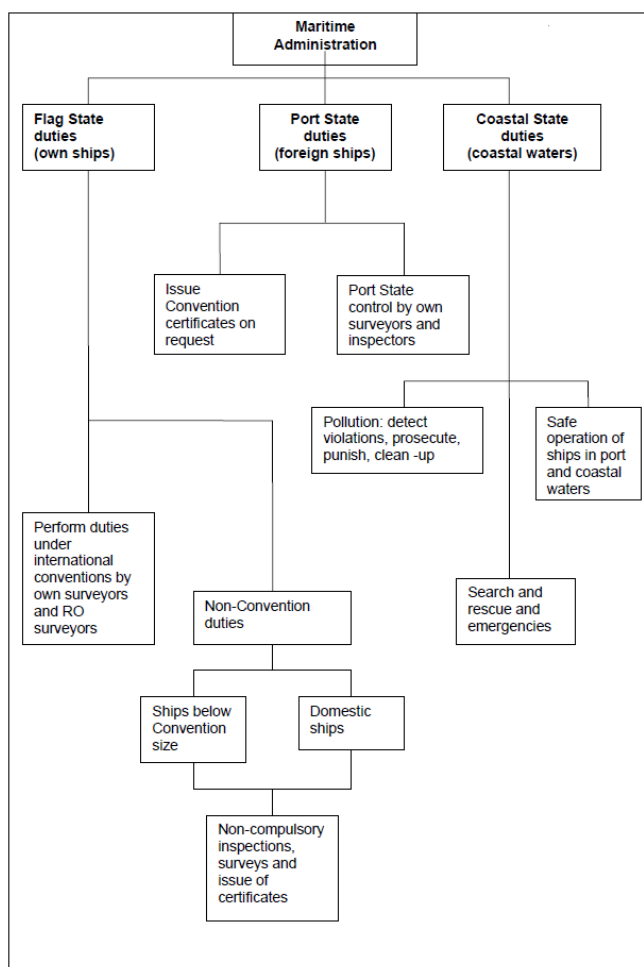
É necessário notar que para a implementação humana e material destas três responsabilidades do Estado, é necessário ter em conta vários aspectos, nomeadamente, o tamanho da sua frota, o tamanho da sua costa, e densidade do tráfego marítimo que a cruza, já que todos estes aspectos irão fazer pender o tipo de recursos humanos. Por exemplo, um país com uma extensa costa e com uma elevada densidade de tráfego, tem que possuir mais recursos (humanos e materiais) na componente de CS e de PSC, independente do tamanho da sua frota.

O estudo em referência diz que na construção de um modelo de uma AM, é necessário que previamente sejam analisadas e respondidas as seguintes questões:

- onde enquadrar a AM na estrutura do governo;
- quais os níveis de autonomia necessários para funcionar dentro da máquina governativa;
- a natureza profissional e técnica da organização;
- o tipo e formato pretendido para a AM;
- ligação entre o ministro que tutela e a organização administrativa permanente;
- a ligação a outros modos de transporte;
- a ligação com o sector do transporte marítimo, portos e as organizações responsáveis pelas emergências marítimas;
- a relação estreita com a segurança, e com a prevenção e controlo da poluição
- a ligação com os meios legais e judiciais, e
- a relação entre a administração central e os vários delegações.

Um esquema básico de uma administração marítima poderá ser o seguinte:

Figura 13. Esquema organizativo base de uma MARAD



Fonte: *Maritime Administration Models*¹⁶⁸

No modelo proposto pelas *guidelines* é largamente assumido que a política marítima deverá encontrar-se na alçada dum ministério dos transportes, ou seu equivalente. Posição reiterada pela autora deste trabalho, considerando-se que para o enquadramento da AM no mecanismo de governo existem várias possibilidades, sendo que a escolha terá de garantir um balanço entre a autonomia e a ligação directa à tutela.

Aquele considera as seguintes:

- A MARAD enquadrada directamente num gabinete ou divisão de um ministério: o que lhe retirará alguma autonomia em todos os aspectos, mas beneficia o contacto a alto nível – maior decisão.
- Aquela encontrar-se numa agência directamente ligada ao ministério: mais autonomia, mas simultaneamente trará maior lentidão nos processos de decisão.

¹⁶⁸ Plaza, F. (2008). P.188.

- A chamada *Statutory Administration*: depende do ministro, mas tem um conselho directivo que controla, podendo ser autónoma na decisão ou depender do ministério.
- Outra opção será o enquadramento através de uma agência executiva (enquadrada no sector empresarial do estado, tem de ser auto suficiente financeiramente).

6.2. Argumentação: construção de um modelo

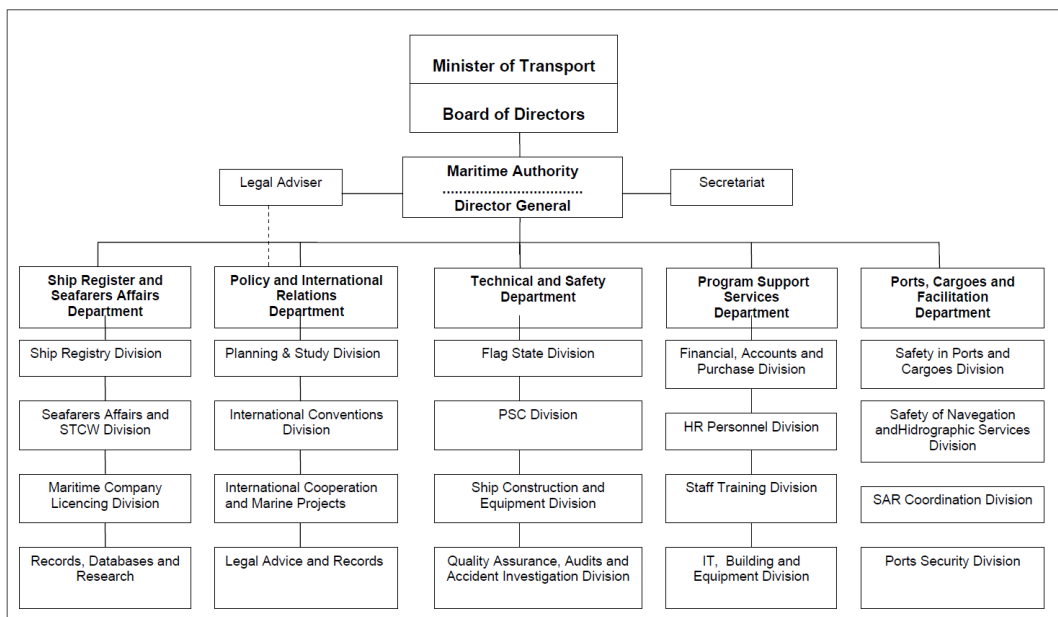
Face às opções de modelo organizativo referidas atrás, considera-se que o melhor enquadramento para uma AM é obtido através do estabelecimento da mesma como uma *Statutory Administration*. Esta terá uma ligação directa à sua tutela, neste caso ministério, e pelo exposto, um ministério dos transportes, ou equivalente. Esta Administração será dotada de um conselho directivo que toma as decisões e que controla o rumo da AM. Esta escolha é justificada porque se assume que a AM é uma organização que, quando efectua todas as funções (FS, CS e PS), poderá não conseguir gerar receita suficiente para se auto sustentar (pelo menos numa fase inicial), e que dessa forma terá sempre de possuir um vínculo ao Estado.¹⁶⁹

Considera-se que em termos de enquadramento é necessário garantir, para que a AM funcione de forma coerente, que se encontre dotada de autonomia jurídica, legal, administrativa e financeira, assegurando elevada flexibilidade no âmbito da sua gestão; explicado pelo facto de ser necessário rapidamente implementar medidas ou recrutar do sector recursos especializados no negócio marítimo e portuário. O objecto final será de que a AM funcione como regulador para toda a extensão do sector marítimo-portuário.

Apresenta-se então o modelo escolhido:

¹⁶⁹ Veja-se funções de CS como o SAR que são muito dispendiosas. Existem de facto MARAD que vivem praticamente do *revenue* enquanto Administração, como por exemplo, Ilhas Marshall. No entanto, neste caso o SAR é efectuado pelos EUA.

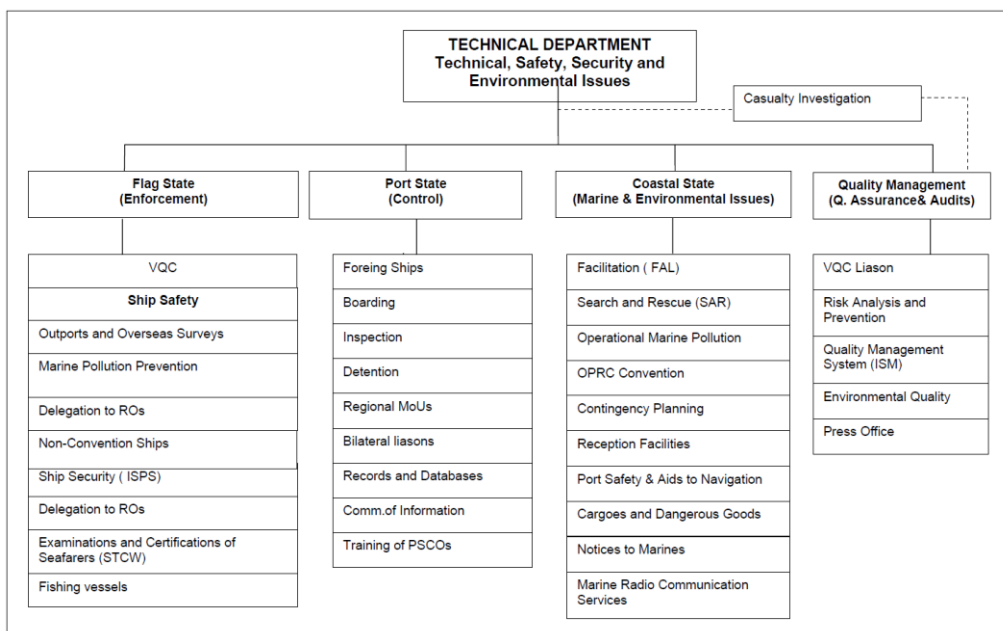
Figura 14. Esquema organizativo de uma MARAD como Agência



Fonte: *Maritime Administration Models*¹⁷⁰

Assim, decompõe-se a segurança marítima no seguinte:

Figura 15. Organograma geral das funções base MARAD



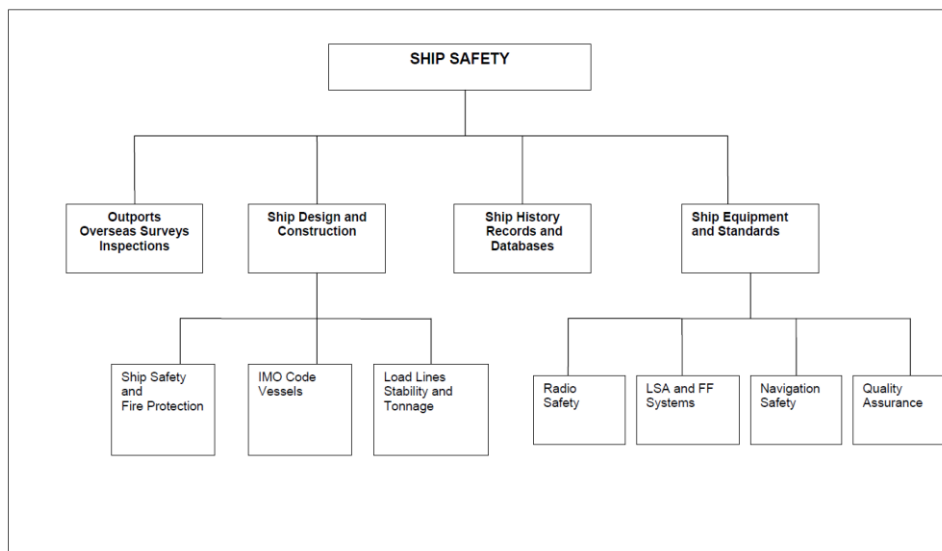
Fonte: *Maritime Administration Models*¹⁷¹

¹⁷⁰ Plaza, F. (2008). P.209

¹⁷¹ Plaza, F. (2008). P.198

Abaixo mostra-se, de forma mais pormenorizada, de que forma se poderá organizar os serviços respeitantes à segurança marítima.

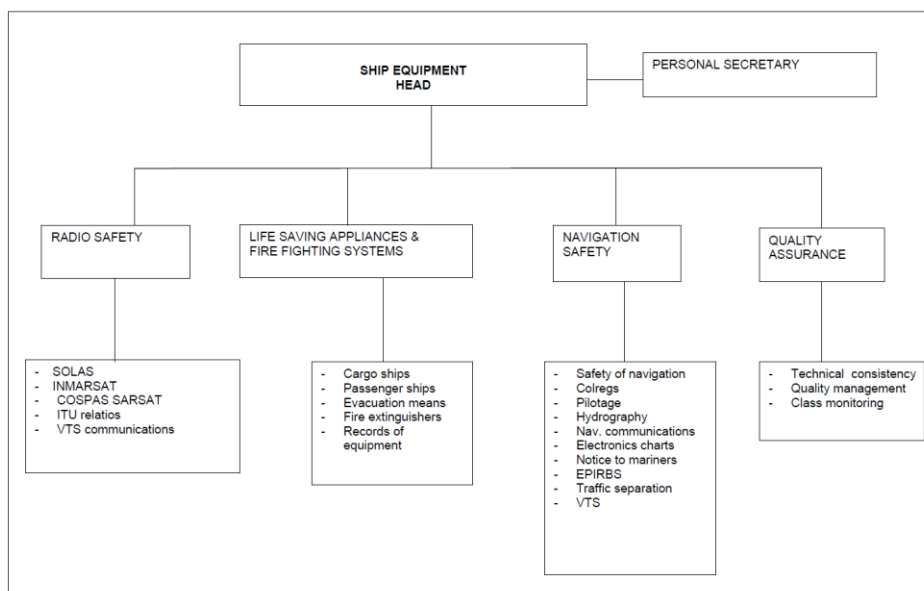
Figura 16. Organograma da *Ship Safety*



Fonte: *Maritime Administration Models*¹⁷²

De entre esses veja-se, por exemplo, que o serviço VTS aparece coerentemente dentro da *navigation safety* (segurança da navegação), juntamente com todos os assuntos que digam respeito à segurança da navegação, tal como a COLREG, esquemas de separação de tráfego, pilotagem, etc.

Figura 17. Organograma do *Navigation Safety*



Fonte: *Maritime Administration Models*¹⁷³

¹⁷² Plaza, F. (2008). P.200.

¹⁷³ Plaza, F. (2008). P. 203.

De acordo com o estudo tomado como referência, poder-se-ão resumir as atribuições MARAD da seguinte forma:

Quadro 11. Funções base MARAD comparadas¹⁷⁴

	Funções base MARAD		
		DGRM	Nova proposta
FLAG STATE	Investigação de Acidentes		X
	Delegação e controlo das RO	x	X
	Registo	x	X
	ISM	x	X
	Estudos/formação Náuticos e Marítimos		X
	Examinação e certificação de Marítimos	x	X
	Participação IMO e ILO	x	X
	Gestão da informação marítima		X
	Acesso directo à informação IMO	x	X
	Auditorias	x	X
	Qualidade	x	X
	Inspecção	x	X
	Resíduos	x	X
	Linhas de carga	x	X
	<i>Tonnage</i>	x	X
	IMDG	x	X
	ISPS	x	X
PORT STATE	<i>Port State Control</i>	x	X
COASTAL STATE	Navegação e tráfego marítimo	x	X
	Busca e Salvamento		X
	Combate e prevenção da poluição		X
Outras	Hidrografia		X
	Meteorologia		X

Fonte: Elaborado pela autora

¹⁷⁴ De todas as funções cometidas a uma AM, encontram-se apenas listadas aquelas que se considerou mais contribuírem para a segurança marítima.

6.3. Reflexão

Tomando por base a proposta desenhada no estudo de referência, e atendendo ao modelo que actualmente existe em Portugal, poder-se-ão considerar dois exercícios de reorganização.

O primeiro, atendendo à sobreposição e indefinição tanto de competências, como na estipulação das zonas de fronteira de cada uma das entidades existentes com atribuições MARAD, será integrar todas as competências numa só estrutura.

No caso nacional, atendendo à dimensão do território (continente e ilhas), número de portos, frota, tráfego marítimo de escala ou passagem, ou de actividades, exposição geográfica e funções administrativas necessárias (instrumentos IMO), considera-se que a melhor forma de reorganizar os serviços da Administração Marítima, será através da criação de um organismo dentro do Ministério que possua a tutela dos Transportes, e que deverá ser este organismo que tratará e operacionalizará todos os assuntos no âmbito de uma Administração marítima. Aqui a reorganização significará concentrar as competências, otimizando e tornando mais eficiente a actuação nacional neste campo.

Considera-se igualmente necessário que este Ministério tutele simultaneamente os portos, para que exista uma linha coerente das políticas e dos investimentos a nível nacional, entre a Administração marítima e os portos, para que se consiga uma linha coerente de planeamento e decisão, e não seja dispendido tempo em processos de análise e decisão adicionais, isto para que simultaneamente não se perca a melhoria e optimização do sector do transporte marítimo.

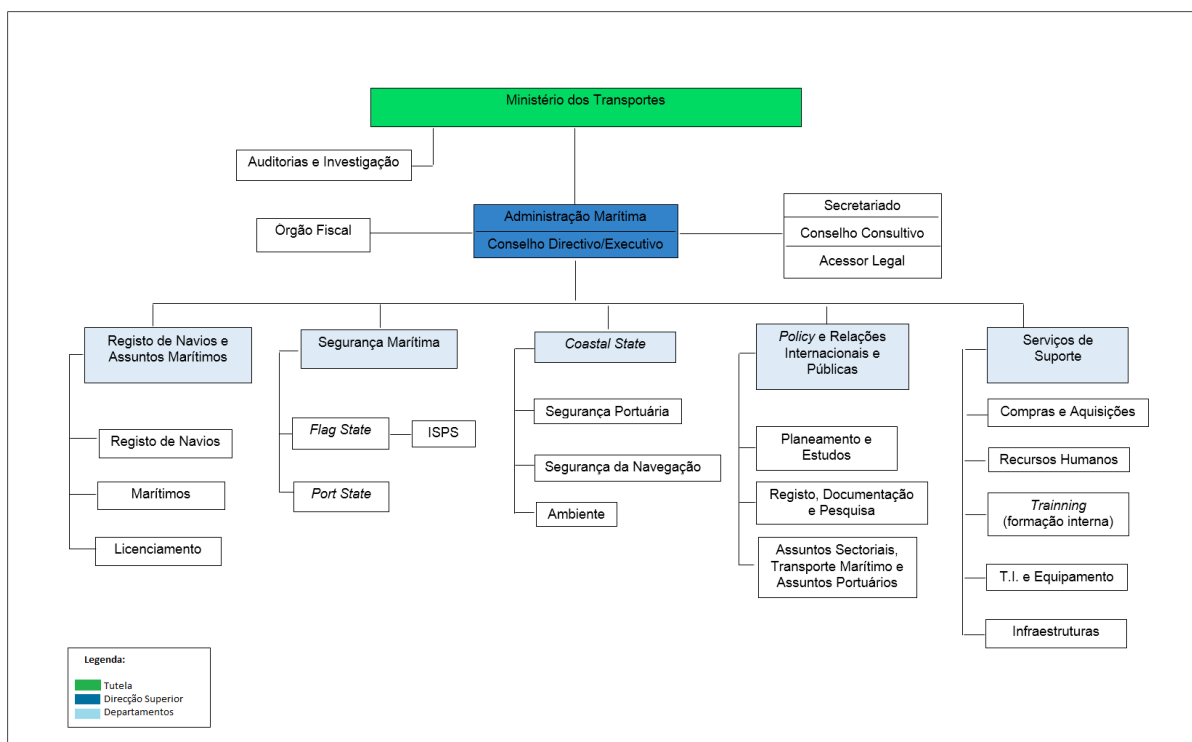
A Administração Marítima terá de possuir também a flexibilidade necessária (autonomia, meios e recursos) a um regulador no âmbito do transporte marítimo, para que com efeito consiga endereçar todas as questões administrativas e operacionais no âmbito dos instrumentos internacionais emanados pela IMO e ILO. Adicionalmente, esta flexibilidade tem de permitir, de forma relativamente fácil contratar profissionais devidamente qualificados nas áreas técnicas da competência da AM, para que seja apelativo o seu ingresso enquanto funcionário de um organismo público.

Um exemplo seria uma agência (sob a alçada da tutela dos transportes), que além do planeamento e definição da política para o sector marítimo-portuário, concentre também os serviços de suporte para o *Flag, Port* e *Coastal State*, numa óptica de racionalização dos

meios e simultaneamente garantir uma proximidade entre o planeamento e definição, com a acção/operação no terreno, junto dos seus clientes e *stakeholders*.

Nesta base, desenhou-se a seguinte estrutura:

Figura 18. Reforma administrativa – Modelo 1



Fonte: Elaborada pela autora

Assim, no que se refere à segurança marítima e portuária toda a definição e legislação, como também a verificação, implementação e controlo, ficarão a cargo do organismo apresentado.

No que diz respeito às funções base de uma MARAD, escolheu-se colocá-las em departamentos diferentes, considerando que o FS e PS são essencialmente serviços de certificação e inspecção, enquanto que o CS é um serviço mais operacional.

Com esta organização em dois níveis hierárquicos, cria-se uma situação mais estável e coerente nas políticas do sector e na sua definição estratégica, com especial foco

na segurança marítima. Situação diferente do modelo actual, onde as funções se encontram dispersas por várias entidades.

Ao propôr-se este modelo para a MARAD nacional, pretende-se que toda a cadeia de decisão, aprovação, revisão, etc, seja bastante mais rápida e flexível para que se optimize a resposta e actuação nacionais nos assuntos que competem a uma Administração Marítima, concretamente a segurança marítima.

Conforme referido no início desta reflexão, o desenho deste primeiro modelo é justificado pela sobreposição de competências que a orgânica actual permite.

Tome-se o seguinte caso da DGPM e do IPMA:

A DGPM, órgão de planeamento que fora da Administração marítima possui igualmente algumas competências, repetidas ou em conflito em relação à DGRM identificadas na Portaria 295/2012¹⁷⁵. Verifica-se igualmente que esta DG, de acordo com a legislação possui competências transferidas do IPTM.¹⁷⁶

O mesmo se verifica com o IPMA, em algumas atribuições do IPTM, no domínio dos projectos de investigação e de desenvolvimento, e que tem possui referências no seu DL 68/2012 aos serviços marítimos e segurança marítima¹⁷⁷. Esta é uma indefinição na actuação destas entidades que deixa espaço para interpretações diferentes.

Neste quadro, como é que a DGPM e o IPMA se deverão articular com DGRM que é a AM com funções de autoridade associadas? E de que forma o Gabinete de Planeamento, Políticas e Administração Geral se articula com a DGPM que também trata das políticas? Haverá justificação para coexistirem as duas entidades que têm como missão apoiar o desenvolvimento de políticas? Veja-se que só a referência “serviços marítimos e segurança marítima” (no DL do IPMA), deixa espaço para interpretação permitindo (hipoteticamente) que esse Instituto tomasse para si competências que já são atribuição de outra entidade.

Como é que na prática, e de que forma é que a legislação existente, que não foi revista à data, resolve esta dualidade de intervenção? Existiram protocolos, ou zonas de fronteira estabelecidas? Como é que podem ser definidas orientações nacionais, sem que se adapte previamente todos os mecanismos existentes? E de que forma, é que se poderá dizer que as soluções de planeamento se consideram adequadas se, por exemplo, uma não conhecer

¹⁷⁵ Cfr. Artigos 2.º, alíneas c), e), g), e i), e 3.º, alíneas c), d) e g).

¹⁷⁶ *Ibidem* Artigo 9.º, alínea b).

¹⁷⁷ Cfr. Artigo 3.º, n.º2, alínea p).

a realidade operacional da outra? Não poderão ser assumidas competências, para as quais pode não existir capacidade de resposta?

Outra questão que se coloca é em relação à representação nacional em vários fóruns da especialidade. Como será assegurada a representação, bem como a discussão da política? Será realizada por um serviço que conhece as matérias, ou por um outro de planeamento, que não conhece (ou poderá não conhecer, ou tão bem) os pormenores da actuação? De que forma a representação nacional nesses fóruns assegura o interesse nacional nas diferentes áreas relacionadas com o mar? As actuais estruturas transversais conseguirão assegurar esse objectivo? Considera-se esta uma situação que deverá ser também clarificada. Imagine-se, por exemplo, em fóruns de matérias relacionadas com o serviço de controlo pelo Estado de porto, dar-se o caso de existirem várias entidades que se apresentam nas mesmas reuniões quando apenas uma tem atribuições operacionais nessa área (DGRM é quem efectua o PSC). Isso não só poderia provocar o condicionamento da sua missão, ao tomarem-se decisões que na prática possam não ser exequíveis, correndo-se até o risco de ir contra o estipulado legalmente, como também evitaria o emprego de recursos de vários organismos na discussão do mesmo assunto.

Também a própria DGRM, que é a Administração Marítima Nacional, possui na sua lei orgânica actuação em duas áreas de negócio diferentes. Se por um lado é a Administração Marítima, por outro, desempenha as funções associadas ao sector das pescas, funções estas que se traduzem enquanto regulador e controlador da actividade da pesca (serviços de monitorização e inspecção). Anteriormente referiu-se que uma AM poderá não conseguir gerar receita suficiente para se auto sustentar (leia-se numa fase inicial), situação corroborada pelo facto de no modelo organizativo nacional esse *revenue* ter de ser partilhado. Veja-se que nacionalmente esse valor está numa proporção de 85% (AM) para 15% (pescas). Igualmente, das AM analisadas não se encontrou nenhuma que partilhe simultaneamente num único organismo as funções associadas ao sector das pescas, excepto para as questões da certificação de navios e marítimos. No entanto, poder-se-iam enquadrar os serviços associados ao sector das pescas (como sejam os serviços de inspecção: aos navios, licenças, pescado) não na AM, mas numa guarda costeira que respondesse como braço operacional da AM, à semelhança da realidade noutros países. Esta afirmação surge apenas em forma de hipótese, já que o sector da administração e serviços das pescas não se encontram no âmbito deste estudo. Deixa-se contudo uma nota

de que a segurança dos navios de pesca encontra-se enquadrada, quando aplicável, na AM.¹⁷⁸

Igualmente, nas AM analisadas encontram-se as matérias relacionadas com os avisos à navegação, hidrografia e oceanografia. No caso nacional esses serviços encontram-se fora das atribuições da Administração Marítima Nacional, sendo realizados e prestados pelo Instituto Hidrográfico (IH)¹⁷⁹, organismo da esfera do Ministério da Defesa Nacional.

Pelo que se verifica, poder-se-á dizer que a DGRM é um organismo que possui serviços marítimos, tal como é indicado na sua nomenclatura. Contudo, se apenas nos referirmos ao seu nome seria fácil concluir, pelo exposto, que não poderia directamente possuir o título de AM, já que existem outros serviços do âmbito de uma AM que se encontram dispersos por outros organismos.

Atendendo à actual organização no sector, entender-se-ia que a Secretaria de Estado do Mar é a Administração Marítima Nacional, já que a maioria das estruturas com competência nas questões de MARAD, ou que se cruzam com a mesma (DGPM, IPMA, GAMA e Docapesca), se encontram na dependência daquela; o que até poderia fazer sentido, não fosse uma Secretaria de Estado não ser um serviço técnico ou de regulamentação (já que esse é o papel da Administração Marítima), e ser sim um serviço de actuação política. Esta situação não se apresentaria de todo prática, uma vez que provocaria a existência de uma redundância de meios técnicos (na eventualidade desempenharem os dois organismos funções de MARAD). Em todo o caso, a competência legal de Administração Marítima compete à DGRM, conforme se encontra definido legalmente.¹⁸⁰

Naquilo que este trabalho foca principalmente, a segurança marítima, verificou-se que em todos os EM analisados as matérias respeitantes se encontram sob alçada das Administrações Marítimas Nacionais, ou nas estruturas que de si dependem directamente.

Em respeito aos portos, são várias as matérias no âmbito da segurança marítima tratadas a nível portuário, situações onde são as AP que fornecem ao regulador propostas de regulamentação desses mesmos assuntos, para aprovação. Veja-se o exemplo dos VTS portuários, em que as AP apresentam propostas de regulamentos a serem analisados e aprovados pela DGRM. Considera-se esta uma boa prática, já que permite às AP apresentarem alguma flexibilidade na forma como propõem determinado assunto, e também permite que exista alguma diferenciação entre portos, em termos de regulamentos específicos, independentemente de ser um assunto que possa dizer respeito a todos eles.

¹⁷⁸ Através da Convenção Torremolinos, SOLAS, STCW-F, entre outras.

¹⁷⁹ Cfr. DL 134/91.

¹⁸⁰ Cfr. DL 51/2012.

Algo que se destaca como sendo da maior importância é que independente das questões de conflitos orgânicos ou institucionais, estes deverão ser sempre resolvidos, tendo em consideração as funções da MARAD, dando prioridade assim ao que diga respeito à segurança e protecção marítima, bem como à protecção do meio ambiente (assuntos prioritários).

Pelo exposto, será fácil defender que o modelo até ao actual PREMAC, em que vigorava em pleno o IPTM, era um modelo mais simples e coerente, já que competia à mesma entidade a regulação e supervisão de todo o sector marítimo e portuário. À excepção da exploração de portos comerciais (situação de colisão o facto de o regulador ser simultaneamente regulado) este seria seguramente um cenário bem mais coerente e de mais fácil gestão do que o actual, bem como de rapidez de políticas para o sector, já que existia uma actuação transversal num único organismo. Esta conclusão baseia-se no princípio de que a *policy* de uma MARAD deverá ser guiada prioritariamente através da aplicação das convenções, códigos e resoluções internacionais, pela legislação marítima nacional, e pela política nacional para o *shipping*. Ora, o facto de todos os assuntos estarem integrados num só organismo permite uma maior facilidade nessa mesma aplicação.

Assim, considera-se ser esse modelo mais vantajoso, pois possuiria uma visão e intervenção mais abrangentes e integradas de todo o sector, já que abarcava a componente de planeamento associando os serviços técnicos.

Também do ponto de vista administrativo e financeiro, o facto de actualmente a Administração marítima ser uma Direcção-Geral poderá trazer alguns constrangimentos à actuação, já que a orgânica de uma DG será mais complexa, estando mais limitada do que um instituto público ou de uma agência. Note-se que naquela estrutura organizativa os níveis de flexibilidade não existem, já que é um serviço da administração directa do Estado.

Pela análise do evoluir histórico, percebe-se que desde os anos 70 se foi caminhando sempre no sentido de obter para a Administração Marítima uma estrutura que conseguisse dar uma resposta rápida e coerente ao sector. E por altura do IPTM tinha-se eliminado a concorrência de outros organismos com as competências daquele instituto.

Situação diferente daquela que agora se verifica com a DGRM e que se poderá considerar-se ser um dos maiores constrangimentos e um dos maiores pontos críticos à actuação de uma MARAD, agravado possivelmente também pela inflexibilidade própria de um organismo de administração directa do Estado, conforme referido anteriormente. Veja-se que um IP, ou mesmo uma agência, não só dispõem de autonomia administrativa, como também financeira.

Com a extinção do IPTM, em 2012, deixou de haver um organismo transversal no sector marítimo-portuário, passando a existir uma DG que realiza as funções associadas a uma MARAD. Veja-se o exemplo das questões do negócio portuário que foram transferidas para o IMT.

Pela forma como foi efectuada a última reorganização, que extinguiu o IPTM, entende-se que no caso da segurança marítima apenas foi praticamente mantido o que já existia na anterior instituição, estruturado contudo com menos serviços.

Olhe-se mais em pormenor para a estrutura orgânica da DGRM. Considerando este modelo mais simplista que a proposta apresentada anteriormente, também aqui se entende que a alocação dos serviços respeitantes às funções base de uma MARAD à dependência da mesma Direcção de Serviços optimizaria a sua actuação.

São retiradas da DSAM as funções de *Coastal State*, assumidas pelo CCTM, que se encontra alocado junto do controlo das pescas. Crê-se que aqui se perdeu uma ligação funcional importante, já que o VTS funciona primariamente na esfera da segurança marítima, e por esse facto deveria encontrar-se junto aos serviços de inspecção de *Flag e Port State*.

Também com respeito ao VTS, que é um serviço que opera ao nível do sector marítimo-portuário e dos navios, e que funciona com informação que é disponibilizada e recolhida para efeitos do PSC, se verifica um afastamento funcional (cada um está alocado a uma DS diferente), o que certamente poderá trazer alguns constrangimentos, especialmente de organização quando da existência de novos requisitos legais ou operacionais.

Igualmente nas representações nacionais, existem fóruns onde ambas as DS (DSAM e DSMC) participam, fóruns estes que são dependentes hierarquicamente e funcionalmente, e que são dependentes entre si em termos de estratégia e dos assuntos, mas que se encontram separados funcionalmente na DGRM.

Conforme foi também possível apurar, na aplicação da Directiva FAL 2010/65/UE, existe um reforço da informação e da gestão da mesma a nível do sector marítimo-portuário, pelo que a Autoridade Nacional de Imersão de Resíduos (que está na DSAS) deveria porventura encontrar-se também nos Serviços da Administração Marítima (DSAM). Veja-se que a directiva se aplica para efeitos de segurança marítima, acrescentando à informação colocada no sistema SSN (informação essa que “alimenta” o PSC, via THETHIS), informação de resíduos e ISPS (formulário com escalas, etc). O objectivo é desmaterializar os processos burocráticos; para os navios não terem esses “embaraços” à sua normal

actividade comercial. Ora, um comandante ou tripulação de um dado navio deverão sim dar atenção às questões de segurança inerentes a toda a operação, ao invés de terem de se preocupar com formulários e afins. Na implementação da FAL, dentro da DGRM, o assunto em questão enquadra-se em três DS diferentes: DSAS - resíduos, DSAM - ISPS e DSMC - sistemas (SSN).

Todas estas situações poderão provocar alguns constrangimentos em termos de articulação, que poderiam ser minimizadas funcionalmente se todos estes serviços se encontrassem agregados sob a AM na mesma DS.

Algo que se encontra também ausente da Administração Marítima Nacional é uma ligação profunda e directa ao ensino náutico, embora exista uma competência quanto à forma como é efectuada a formação dos marítimos para dar cumprimento à STCW. Ainda neste campo da formação, existe a ausência de um departamento ou divisão dedicados ao treino e formação específica do pessoal técnico, como por exemplo os inspectores (*Flag e Port State*) e os controladores de tráfego marítimo.

Outra situação que também se verifica são as poucas contra-ordenações que são aplicadas. Tomando a sanção como um mecanismo preventivo, este facto não contribuirá certamente para a efectiva aplicação dos instrumentos.

Por tudo isto se entende que o modelo anterior (que vigorava em 2012) possui uma maior aproximação a uma “verdadeira” MARAD, já que teoricamente se eliminariam os problemas de flexibilidade, de concorrência de estruturas do Estado, de competências distribuídas e duplicadas, e de um sector dividido na sua tutela, e assim na sua identidade sectorial. Veja-se que tanto a DGRM, como a DGPM e o IPMA têm nas suas leis orgânicas referência a funções respeitantes à segurança marítima.

Possivelmente, com a agregação numa só estrutura de administração indirecta do Estado, logo com maior flexibilidade, poder-se-ia obter um maior rendimento, através das receitas associadas a uma AM (registo, certificados, taxas portuárias).

Por isto, os perfis e responsabilidades das unidades que contribuem para a MARAD deverão ser claros, transparentes e coerentes no âmbito das suas atribuições e competências, para que aquela seja o mais eficaz e eficiente possível. Nesta perspectiva, uma Administração Marítima tem de ser um organismo isolado, que não tenha qualquer concorrência organizacional, garantindo que seja auditável, que concentre de forma agregada todas as competências que competem a uma MARAD (FS, CS e PS), e que possua a autonomia necessária, permitindo realizar e executar essas mesmas

competências, com os profissionais necessários, devidamente formados em acordo com as diversas exigências e assuntos, por forma a dar cumprimento às suas responsabilidades.

O segundo exercício de reorganização será considerar a Administração Marítima como um “conceito”, não significando por isso que todos os serviços que possuem atribuições em matérias de segurança marítima estejam todos integrados num único organismo.

Nesta óptica, a MARAD constituir-se-ia como uma estrutura composta por vários organismos que contribuem, na sua actuação, para o mesmo objectivo: cumprimentos das disposições respeitantes à segurança marítima, bem como seguir as directrizes delineadas pela *policy* para o sector.

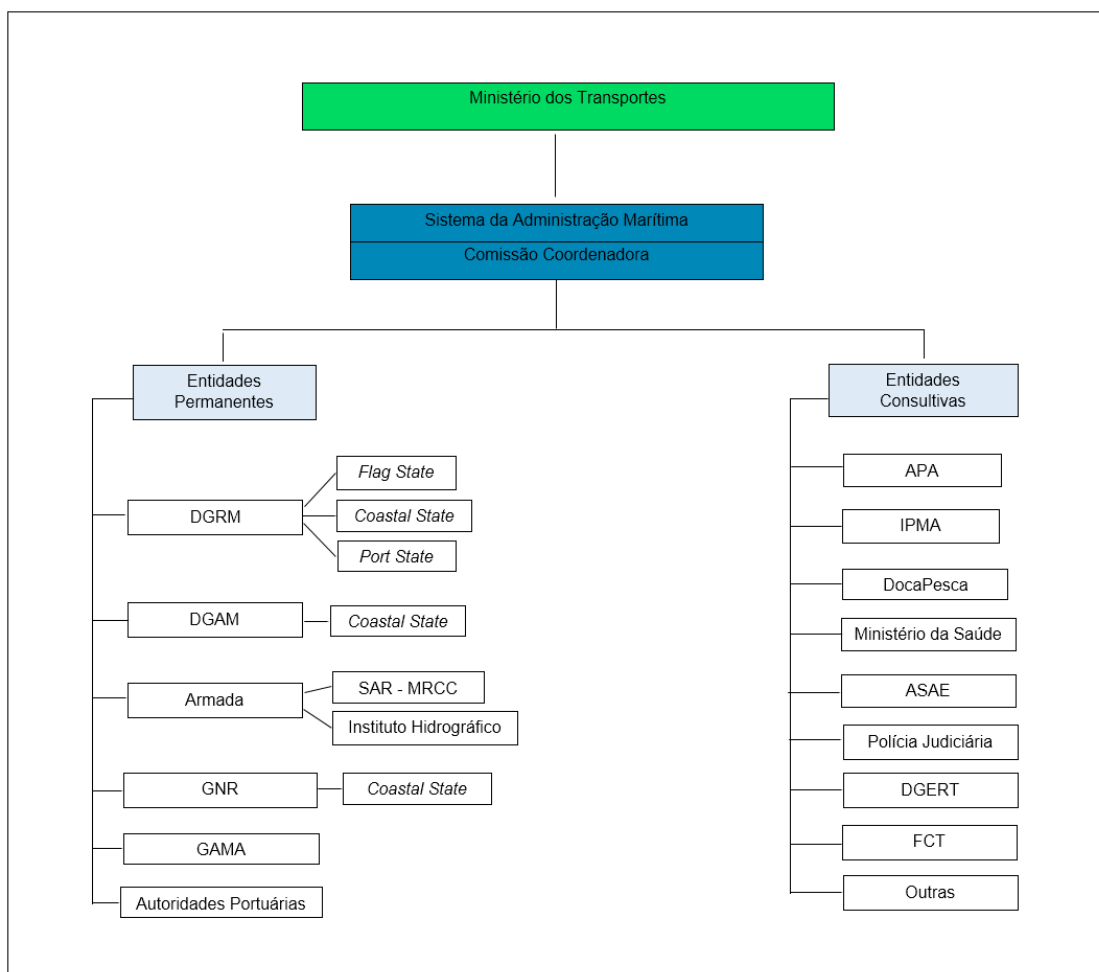
Aproveitando as orgânicas já existentes, criar-se-ia um Sistema de Administração Marítima, à semelhança do existente Sistema da Autoridade Marítima, consistindo este num bom exemplo de articulação entre entidades, que define, coordena, planeia e executa, e onde as atribuições e funções de cada entidade se encontram claramente definidas.

Assim, na actual organização identificam-se, atendendo aos respectivos DL e leis orgânicas, dois tipos de entidades, que denominar-se-ão:

- *Entidades Permanentes*: aquelas que possuem funções executivas no âmbito de Administração Marítima.
- *Entidades Consultivas*: todas as restantes entidades que têm competências em assuntos de âmbito de MARAD, cuja actuação será accionada no tratamento das matérias que se cruzam com as atribuições previstas nas respectivas leis orgânicas.

A articulação de todas essas entidades seria garantida pelo Sistema de Administração Marítima, que seria um conselho do qual fariam parte os dirigentes máximos de todos os organismos envolvidos.

Figura 19. Reforma administrativa – Modelo 2



Fonte: Elaborada pela autora

Este modelo justificar-se-ia numa óptica de reaproveitamento de meios, utilizando para isso as entidades existentes.

Note-se que no actual quadro não só não estão claramente definidas as competências de cada organismo (havendo mesmo sobreposição), como também não está definida a articulação entre todos eles, no âmbito da legislação existente.

A questão que se coloca é que as competências deverão ser tornadas claras para evitar sobreposição e zonas de conflito de actuação. Tendo isto garantido, eliminar-se-ia a necessidade para a existência de uma Comissão Coordenadora, ou até mesmo a reorganização num único organismo.

Adicionalmente a “reforma” da Administração Marítima Nacional não dependerá apenas pela reorganização da sua estrutura organizativa. Deverá ter em conta também

questões mais práticas, como sejam, a necessidade de ratificação das convenções IMO que ainda estão por ratificar, melhorando o serviço prestado pela AM; a necessidade de haver um registo centralizado de embarcações; a utilização das novas tecnologias como meio de facilitar o acesso à informação ao sector, permitindo o cumprimento das regras aplicáveis de forma eficaz e eficiente e melhorando a forma como o sector se relaciona com a AM.

VII – CONCLUSÕES FINAIS

Apesar de todos os desafios colocados à indústria, o *shipping* no século XXI é mais seguro do que nunca. Este ambiente de segurança marítima experienciado actualmente é resultado de um vasto número de iniciativas, pesquisas, regulamentos e inovações.

Veja-se, por exemplo, o avanço contínuo na tecnologia ao longo dos anos apresentou soluções cada vez mais sofisticadas aos problemas relacionados com a segurança. De facto, a tecnologia tem sido um factor-chave com respeito à segurança marítima, desde a introdução de girobússolas e a primeira utilização de aviões detectores de *icebergs* em 1914 até à utilização obrigatória de ECDIS, e de sistemas GPS e AIS, um longo caminho tem sido percorrido.

Adicionalmente, experiências passadas mostram que os grandes acidentes têm sido frequentemente catalizadores para mudanças fundamentais: por exemplo, a SOLAS de 1914 foi estimulada pelo acidente do *Titanic*. Uma reacção similar aconteceu após o acidente com o *Costa Concordia* – tal como verificado anteriormente com as perdas do *Herald of Free Enterprise* (1987), do *Exxon Valdez* (1989), e do *Estonia* (1994), que levaram à criação de *Safety Management Systems* dentro do *ISM Code*.

Como resultado gerou-se uma crescente expectativa no sector marítimo internacional no que diz respeito às questões relacionadas com a segurança no mar, provocada também pela opinião pública, que se tem tornado cada vez mais atenta a esta matéria, como reacção aos vários acidentes graves que ocorreram em anos recentes.

Ora, tanto o avanço contínuo na tecnologia ao longo dos anos, bem como a crescente procura social por maiores índices de segurança marítima, provocaram um aumento significativo no número e custos individuais com dispositivos e aparelhos de segurança, hoje considerados necessários.

Contudo, nenhuma precaução ou medida de segurança pode ser tomada sem acarretar custos para o armador, ou para a organização que providencia o serviço de segurança, ou para ambos. Ultimamente estes custos serão passados ou para o consumidor que compra os bens transportados por via marítima, ou para o contribuinte. A necessidade desenfreada cada vez maior na obtenção do lucro provoca um desinvestimento que, regra geral, se reflecte neste campo.

Quando o comércio marítimo era dominado por frotas mercantes de apenas alguns Estados e as medidas de segurança consideradas necessárias eram muito mais básicas,

era possível para uma Administração marítima impôr requisitos de segurança aos seus próprios navios sem que fosse necessário que verificasse se os navios dos outros Estados cumpriam com disposições similares. De facto, muitas companhias de navegação adoptavam os seus próprios requisitos de segurança, sem aguardar por legislação governamental.

Porém, actualmente a liberdade e competitividade do comércio internacional por via marítima e todos os sectores de serviços a ele associados pode minar a eficácia de quaisquer esforços tomados por parte da indústria para se auto-regular, uma vez que os requisitos ligados à segurança afectam economicamente toda a operação.

Isso também causou uma diminuição na vontade de uma Administração de impor, por si mesma, quaisquer requisitos que sejam mais exigentes que os outros aplicados por outros Estados.

Por todas estas razões, à comunidade internacional não faltam normas que definem os deveres e obrigações do FS no que diz respeito à segurança marítima e à prevenção da poluição marinha.

E no que diz respeito à sua aplicação, a U.E. encontra-se à frente, adiantando muitas vezes o seu *enforcement*. Haverá certamente quem argumente que esse facto apenas gera duplicação do quadro normativo, uma vez que a U.E. apenas elabora propostas com base no trabalho técnico desenvolvido pela IMO, sendo que muitas das vezes os requisitos comunitários são mais exigentes que os aplicados pelos outros países (que adoptam e implementam o normativo da IMO). E isso pode originar concorrência desleal, ou seja, a U.E. de forma indirecta estar a penalizar os navios de pavilhão comunitário e a beneficiar os navios estrangeiros, sendo esta situação mais relevante no que diz respeito às normas ambientais.

A justificação pode resultar da necessidade de harmonização das regras respeitantes à segurança marítima dentro da própria União, não permitindo assim diferentes interpretações e aplicações por parte dos EM das disposições IMO. A U.E. ao tomar para si essa competência garante não só harmonização no *enforcement* como também garante um regime sancionatório aplicável de igual modo a todos os EM. Não esqueçamos que fazemos parte dum processo de integração, cujo futuro (independentemente de ter começado pela via económica) será a integração política. Essa integração não tem como vantagem apenas a intensificação do relacionamento económico, mas também o aproveitamento dum comunhão de interesses e valores, cujo objectivo principal é reduzir as diferenças entre os países que dela fazem parte. Não será possível a implementação de uma política única para

o sector do transporte marítimo, existindo desequilíbrio concorrencial pelo facto de uns cumprirem as regras e outros não, ou cumprirem de forma diferente.

Se tomarmos o regime sancionatório como elemento dissuasor, então esta duplicação de regimes também pode ser justificada pelo facto de a IMO não ter um papel directo no *enforcement* das normas. Este organismo não é competente para levar as questões perante um tribunal, nem para estabelecer o seu próprio tribunal de justiça para ouvir as queixas/reclamações contra um FS, PS ou CS. O papel da IMO no que diz respeito ao *enforcement* será indirecto. A U.E., não só tem essa capacidade como prevê, conforme referido, um regime sancionatório aplicável.

Mas as medidas específicas para manter ou melhorar o controlo da segurança marítima deverão evoluir dentro das próprias administrações, pois elas não nascem milagrosamente das convenções internacionais, apesar destas mostrarem o caminho.

A regulação neste campo destina-se, assim, a promover a operação segura dos navios mas que seja eficiente ao mesmo tempo. Ela não só protege navios, tripulações, passageiros e carga, mas também infraestruturas portuárias, canais e vias navegáveis e o ambiente marinho (litoral/costeiro e oceânico) das consequências dos acidentes. Contudo, muito do benefício deste regime legal internacional pode ficar seriamente comprometido se os requisitos nacionais permitirem aos navios operarem abaixo de *standards* de segurança compatíveis dentro de um sistema de tráfego comum.

Dessa forma, uma Administração Marítima que deseje efectivamente manter reconhecimento internacional quanto às suas capacidades deverá estar em posição de garantir a aplicação e o cumprimento efectivo dos requisitos previstos nos tratados no que diz respeito aos navios que arvoem a sua bandeira e provisionar todos os serviços essenciais à navegação. Esse *enforcement* deverá ter em conta o agilizar dos precedimentos de *compliance*, garantindo também a competitividade no sector.

Os requisitos e nível de exigência a que sujeitam as convenções são de longe superados pelas vantagens conseguidas através da certificação internacionalmente aceite, bem como vantagens comerciais e industriais pela uniformização dos *standars* de segurança. Veja-se o caso se Portugal não cumprisse com os requisitos acordados nas convenções, os seus navios a operar noutros pontos do globo seriam sujeitos a requisitos de inspecção à discrição desses países cujos portos visitassem, sem qualquer reconhecimento pelos certificados emitidos pela bandeira. Isto resultaria em atrasos e perturbações, quer para os navios envolvidos, quer para as cargas transportadas.

A segurança marítima deverá, pois, ser regulada internacionalmente por forma a constituir um conceito global de segurança marítima, servindo os interesses de todos os envolvidos.

Demonstrou-se com este trabalho que, sendo a actuação da Administração Marítima cometida das responsabilidades vitais no sector do *shipping*, as suas funções deverão encontrar-se devidamente organizadas. Aquela encontrará expressão material enquanto factor de dinamização e estabilidade socio-económica.

A Administração Marítima constituir-se-á pois num organismo vivo, dentro da qual o controlo da segurança marítima terá de evoluir, porque esses parâmetros não nascem milagrosamente das convenções internacionais, apenas mostram o caminho.

Para terminar, sublinha-se que, em nossa opinião, nenhuma ilação ou conjunto de ilações são a palavra final em investigação e, nesse sentido, concebe-se este estudo como ponto de partida para futuras pesquisas.

VIII – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arsénio, L. F. A. (2012). *A segurança no mar português e no oceano moreno: desafios e opções estratégicas*. Dissertação apresentada ao Departamento de Relações Internacionais da Universidade Autónoma de Lisboa para obtenção do grau de mestre, orientada por Luís Leitão Tomé, Lisboa. Retirado em 29 de Maio de 2014 de <http://hdl.handle.net/11144/253>
- Boisson, P. (1999). *Safety at Sea: Policies, Regulations and International Law*. Paris: Bureau Veritas.
- Cajarabille, V. L. (2009a). *A Segurança no Mar Português*. IDN - Nação e Defesa. Nº 122. 4ª Série. Retirado em 29 de Maio de 2014 de <http://www.idn.gov.pt/publicacoes/nacaodefesa/textointegral/NeD122.pdf>.
- Cajarabille, (2009b). *Reflexões sobre o Mar*. Cadernos Navais. Nº 29. Retirado em 20 Junho de 2014 de http://www.marinha.pt/pt-pt/historia-estrategia/estrategia/estudos-reflexoes/cadernosnavais/cadernos_navais_n29_abril_junho_2009.pdf.
- Cajarabille, V. (Coord.), Marques, A., Monteiro, N. & Ribeiro, A. (2012). *A Segurança no Mar. Uma Visão Holística*. Lisboa: Mare Liberum.
- Caupers, J. (2002). *Introdução à Ciência da Administração Pública*. Lisboa: Âncora Editora.
- Convention on the High Seas* (1958). Retirado em 17 de Agosto de 2014 de http://legal.un.org/ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_high_seas.pdf
- Common Policy on Safe Seas Communication* (1993). Retirado em 26 Novembro de 2013 de <http://aei.pitt.edu/4929/1/4929.pdf>
- Ferreira, A. (Ed.). (1996). *Dicionário de Latim-Português, Dicionários Editora*. (Vols. 1 e 2). Porto: Porto Editora.
- International Maritime Organization [IMO] (2011). MARPOL Convention (5th ed)*. London.
- International Maritime Organization [IMO] (2002). Safer Shipping demands a Safety Culture*. Comunicação apresentada no Dia Mundial do Mar. Retirado em 21 de Novembro de 2013 de http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=5673&filename=8133.pdf.
- International Maritime Organization [IMO] (2009). SOLAS Convention (5th ed.)*. London.

- Kuo, C. (2007). *Safety Management and its Maritime Application*. London: The Nautical Institute.
- Lourenço, A. J. P. (2011). *Dimensao Maritima da Segurança no Atlântico: Desafios e Oportunidades para os Países da CPLP*. IDN – Revista Nação e Defesa. Nº 128. 5ª Série. Retirado em 29 de Maio de 2014 de <http://comum.rcaap.pt/handle/123456789/4743>.
- Plaza, F. (2008). *Maritime Administration Models*. Euro-Mediterranean Partnership [EUROMED].
- Séguier, J., Lello, J., Lello, E. (Ed.). (1989). *Dicionário Prático Ilustrado*. Porto: Lello & Irmão Editores.
- Towards a new maritime strategy for Europe Communication*. Retirado em 26 Novembro de 2013 de http://cordis.europa.eu/news/rcn/5811_en.html
- Tratado que institui a Comunidade Europeia. Retirado em 11 Outubro de 2013 de <https://www.ecb.europa.eu/ecb/legal/pdf/ce32120061229pt00010331.pdf>
- United Nations Convention on the Law of the Sea [UNCLOS] (1982). Retirado em 25 Setembro de 2013 de http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

Legislação nacional

Decreto-Lei n.º 488/71 de 9 de Novembro. Direcção-Geral de Portos.

Decreto-Lei n.º 256/74 de 15 de Junho. Secretaria de Estado da Marinha Mercante.

Decreto-Lei n.º 145-B/78 de 17 de Junho. Instituto do Trabalho Portuário (ITP).

Decreto-Lei n.º 361/78 de 27 de Novembro. Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos.

Decreto-Lei n.º 322/84 de 8 de Outubro. Ministério do Mar.

Decreto-Lei n.º 317/89 de 22 de Setembro. Direcção-Geral da Navegação e dos Transportes Marítimos (DGNTM).

Decreto-Lei n.º 319/93 de 21 de Setembro. Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos.

Decreto-Lei n.º 143/97 de 6 de Junho. Altera a orgânica do Instituto Nacional de Pilotagem dos Portos.

Decreto-Lei n.º 331/98 de 3 de Novembro. Instituto Marítimo-Portuário (IMP). Alterado.

Decreto-Lei n.º 47/2002 de 2 de Março. Instituto Marítimo-Portuário (IMP).

Decreto-Lei n.º 257/2002 de 22 de Novembro. Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM). Alterado.

Decreto-Lei n.º 180/2004 de 27 Julho. Transpõe para a ordem jurídica nacional a Directiva n.º 2002/59/CE, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios.

Decreto-Lei n.º 226/2006 de 15 de Novembro. Autoridades portuguesas que têm competência em matéria de protecção do Transporte marítimo e dos Portos.

Decreto-Lei n.º 146/2007 de 27 de Abril. Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM).

Decreto-Lei n.º 263/2009 de de 28 de Setembro. Sistema Nacional de Controlo de Tráfego Marítimo (SNCTM).

Decreto-Lei n.º 7/2012 de 17 de Janeiro. Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território (MAMAOT).

Decreto-Lei n.º 49-A/2012 de 29 de Fevereiro. Criação da Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM).

Decreto-Lei n.º 51/2012 de 6 de Março. Transposição da Directiva n.º 2009/21/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira.

Decreto-Lei 52/2012, 7 de Março. Transpondo da Directiva n.º 2009/17/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios.

Decreto-Lei n.º 140/2012 de 10 de Julho. Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes Marítimos (GPIAM).

Decreto-Lei n.º 236/2012 de 31 de Outubro. Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMP).

Decreto-Lei n.º 68/2012 de 20 de Março. Lei Orgânica do Instituto Português do Mar e da Atmosfera (IPMA).

Decreto-Lei 16/2014 de 3 de Fevereiro. Regime de transferência da jurisdição portuária dos portos de pesca e marinas de recreio do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM,IP) para a Docapesca - Portos e Lotas, S.A. (Docapesca).

Decreto Regulamentar n.º 17/2012 de 31 de Janeiro. Aprova a Orgânica da Direcção-Geral de Política do Mar (DGPM).

Despacho n.º 1392/2013 de 23 de Janeiro. Cria as unidades orgânicas flexíveis da Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos.

Lei n.º 34/2006 de 28 de Julho. Zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional.

Portaria n.º 545/2007 de 30 de Abril. Estrutura orgânica do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT, I. P.).

Portaria n.º 295/2012 de de 28 de Setembro. Fixa a estrutura nuclear da Direcção-Geral de Política do Mar (DGPM).

Portaria n.º 394/2012 de 29 de Novembro. Estrutura nuclear da Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos.

Legislação Comunitária

Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho, de 21 de Março de 2000 sobre a segurança marítima do transporte de petróleo. Retirado em 16 Fevereiro de

2014 de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1427292054237&uri=URISERV:I24230>

Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho, de 6 de Dezembro de 2000, sobre um segundo pacote de medidas comunitárias no domínio da segurança marítima. Retirado em 16 Fevereiro de 2014 de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1427291967232&uri=URISERV:I24242>

Directiva 79/115/CEE de 21 Dezembro de 1978, sobre o espaço económico europeu, Anexo XIII Transportes. Retirado em 23 de Novembro de 2013 de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:21994A0103%2863%29>

Directiva 92/29/CEE do Conselho, de 31 Março 1992, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde com vista a promover uma melhor assistência médica a bordo dos navios. Retirado em 23 de Novembro de 2013 de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:31992L0029&from=EN>

Directiva (CEE) n.º 93/75 do Conselho, de 13 Setembro 1993, relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes. Retirado em 23 de Novembro de 2013 de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32004L0035>

Directiva 94/57/CE do Conselho, de 22 Novembro de 1994, relativa às organizações de vistoria e inspeção de navios (sociedades de classificação). Retirado em 23 de Novembro de 2013 de http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/pt/FTU_5.6.12.pdf

Directiva 95/21/CE de 19 Junho 1995, relativa à inspecção pelo Estado de porto. Retirado em 23 de Novembro de 2013 de http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/pt/FTU_5.6.12.pdf

Directiva 96/98/CE do Conselho, de 20 Dezembro de 1996, relativa aos equipamentos marítimos. Retirado em 23 de Novembro de 2013 de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:31996L0098>

Directiva 96/40/CE do Conselho, de 25 Junho 1996, que estabelece um modelo comum de cartão de identidade para os inspectores que efectuem a inspecção pelo Estado do porto. Retirado em 23 de Novembro de 2013 de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:21997D0710%2810%29>

Directiva 97/70/CE do Conselho, de 11 Dezembro de 1997, relativa ao regime de segurança harmonizado para os navios de pesca. Retirado em 23 de Novembro de 2013 de <http://siddamb.apambiente.pt/publico/documentoPublico.asp?documento=20027&versao=1>

Directiva 98/41/CE do Conselho, de 18 Junho de 1998, relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros que operam a partir de ou para portos dos Estados-membros da Comunidade. Retirado em 23 de Novembro de 2013 de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:31998L0041&from=ES>

Directiva 99/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 Abril 1999, relativa à prevenção da poluição provocada por navios. Retirado em 23 de Novembro de 2013 de http://europa.eu/legislation_summaries/environment/water_protection_management/l24270_es.htm

Directiva 2001/25/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 Abril de 2001, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos. Retirado em 15 de Fevereiro de 2014 de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32001L0025&from=EN>

Directiva 2001/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 Dezembro 2001, que estabelece normas e procedimentos harmonizados para a segurança das operações de carga e descarga de navios graneleiros. Retirado em 15 de Fevereiro de 2014 de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32001L0096&from=PT>

Directiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 Setembro de 2005, relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infracções. Retirado em 15 de Fevereiro de 2014 de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32005L0035>

Directiva 2005/65/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro de 2005, relativa ao reforço da segurança nos portos. Retirado em 15 de Fevereiro de 2014 de http://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/aens_MA_20273.pdf

Directiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto. Retirado em 15 de Fevereiro de 2014 de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/HTML/?uri=CELEX:32009L0016&from=EN>

Recomendação do Conselho de 26 de Junho de 1978 relativa à ratificação de convenções sobre a segurança do transporte marítimo. Retirado em 9 de Novembro de 2013 de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/GA/TXT/?uri=CELEX:31978H0584>

Recomendação do Conselho de 26 de Junho de 1978 relativa à ratificação de convenções sobre a segurança do transporte marítimo. Retirado em 9 de Novembro de 2013 de <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31978H0584:PT:HTML>

Regulamento (CEE) n.º 613/91 de 4 Março de 1991, relativo à transferência de registo de navios no interior da Comunidade. Retirado em 9 de Novembro de 2013 de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:31991R0613>

Regulamento (CE) n.º 2978/94 do Conselho relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples (revogado). Retirado em 8 Janeiro de 2014 de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:52001SC1343>

Regulamento (CE) n.º 3051/95 de 8 Dezembro 1995 do Conselho, de 8 de Dezembro de 1995, relativo à gestão da segurança dos ferries roll-on/roll off de passageiros (ferries ro-ro). Retirado em 8 Janeiro de 2014 de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:31995R3051>

Regulamento (CE) n.º 417/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou equivalente para os navios petroleiros de casco simples. Retirado em 8 Janeiro de 2014 de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32002R0417>

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. Retirado em 8 Janeiro de 2014 de http://europa.eu/legislation_summaries/transport/bodies_objectives/l24245_pt.htm

Regulamento (CE) n.º 782/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de Abril de 2003, relativo à proibição dos compostos organoestânicos nos navios. Retirado em 8 Janeiro de 2014 de <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32003R0782>

Regulamento (CE) n.º 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, relativo ao reforço da rotação dos navios e das instalações portuárias. Retirado em 8 Janeiro de 2014 de <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/maritime-security/132/157.html>

Páginas da internet

Administração Marítima da Austrália. Acedido em 17 Março de 2014 de <https://www.amsa.gov.au/>.

Administração Marítima da China. Acedido em 17 Março de 2014 de <http://en.msa.gov.cn/>.

Administração Marítima das Ilhas Marshall. Acedido em 18 Março de 2014 de <https://www.register-iri.com/>.

Administrações Marítimas da União Europeia. Acedido em 13 Dezembro de 2013 de https://extranet.emsa.europa.eu/cnta/index.php?option=com_docman&Itemid=2.

Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da Austrália. Retirado em 25 Fevereiro de 2015 de <http://www.seaaroundus.org/eez/36.aspx>.

Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da China. Retirado em 25 Fevereiro de 2015 de <http://www.seaaroundus.org/eez/156.aspx>.

Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da Dinamarca. Retirado em 25 Fevereiro de 2015 de <http://www.seaaroundus.org/eez/208.aspx>.

Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da Eslovénia. Retirado em 25 Fevereiro de 2015 de <http://www.seaaroundus.org/eez/705.aspx>.

Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota das Ilhas Marshall. Retirado em 25 Fevereiro de 2015 de <http://www.seaaroundus.org/eez/584.aspx>.

Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da Itália. Retirado em 25 Fevereiro de 2015 de <http://www.seaaroundus.org/eez/380.aspx>.

Áreas de jurisdição marítima e frota da Letónia. Retirado em 25 Fevereiro de 2015 de <http://www.seaaroundus.org/eez/428.aspx>

Áreas de jurisdição marítima e dimensão da frota da Noruega. Retirado em 25 Fevereiro de 2015 de <http://www.seaaroundus.org/eez/578.aspx>.

Arctic Council. Retirado em 12 Agosto de 2014 de http://www.arctic.noaa.gov/detect/documents/AMSA_2009_Report_2nd_print.pdf.

Densidades do tráfego marítimo comercial. Retirado em 23 Agosto de 2014 de http://www.marinha.pt/pt-pt/historiaestrategia/estrategia/folhetospt/Portugal_uma_nacao_maritima.pdf.

Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM). Retirado em 28 Setembro de 2013 de <http://www.dgrm.min-agricultura.pt/xportal/xmain?xpid=dgrm>.

Espaços Marítimos UNCLOS. Retirado em 10 Janeiro de 2015 de http://pubs.rsc.org/services/images/RSCpubs.ePlatform.Service.FreeContent.ImageService.svc/ImageService/Articleimage/2014/NP/c3np70123a/c3np70123a-f2_hi-res.gif.

European Maritime Safety Agency (EMSA). Acedido em 13 Dezembro de 2013 de <http://www.emsa.europa.eu/>.

Frota mundial por tipos principais de navios. Retirado em 15 Agosto de 2014 de [http://unctad.org/en/pages/publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/pages/publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx).

Países com maior área de águas jurisdicionais. Retirado em 23 Agosto de 2014 de http://www.marinha.pt/pt-pt/historiaestrategia/estrategia/folhetospt/Portugal_uma_nacao_maritima.pdf.

Paris MOU. Retirado em 10 Fevereiro de 2015 de https://www.parismou.org/system/files/Paris%20MoU%20Organizational%20structure_0.pdf

Porto de Aveiro. Tipologia e procedimentos de recola de resíduos. Retirado em 29 Março de 2015 de http://ww2.portodeaveiro.pt/UserFiles/folheto%202014%20-%20A5%20-%20Recolha%20dos%20residuos%20em%20navios%20de%20carga%20no%20Porto%20de%20Aveiro_2014_v2.pdf.

Zona Económica Exclusiva da Austrália. Retirado em 1 Abril de 2015 de <http://www.seaaroundus.org/eez/36.aspx>.

Zona Económica Exclusiva da China. Retirado em 1 Abril de 2015 de <http://www.seaaroundus.org/eez/156.aspx>.

Zona Económica Exclusiva da Dinamarca. Retirado em 1 Abril de 2015 de <http://www.seaaroundus.org/eez/208.aspx>.

Zona Económica Exclusiva da Eslovénia. Retirado em 1 Abril de 2015 de <http://www.seaaroundus.org/eez/705.aspx>.

Zona Económica Exclusiva das Ilhas Marshall. Retirado em 1 Abril de 2015 de <http://www.seaaroundus.org/eez/584.aspx>.

Zona Económica Exclusiva da Itália. Retirado em 1 Abril de 2015 de <http://www.seaaroundus.org/eez/380.aspx>.

Zona Económica Exclusiva da Letónia. Retirado em 1 Abril de 2015 de <http://www.searoundus.org/eez/428.aspx>.

Zona Económica Exclusiva da Noruega. Retirado em 1 Abril de 2015 de <http://www.searoundus.org/eez/578.aspx>.

IX – ANEXOS

Anexo 1. Relatório inspeção PSC

FORM A/1

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL ¹⁾

Paris MoU
of the Paris Convention

Reporting Authority:
- DGRM - Portugal
- Av. Brasília 1449-030 Lisboa Portugal
- Phone: +351 21 303 57 31
- Fax: +351 21 391 46 63
- E-mail: psc@dgrm.marsaol.pt

copy to: - master
- head office
- PSCO

If ship is detained, copy to:
- flag state

SHIP PARTICULARS

1 Name of ship: [redacted]
 2 Flag of ship: Tanzania, United Republic of
 3 Type of Ship: General cargo/multipurpose
 4 Call sign: [redacted]
 5 IMO number: [redacted]
 6 IMMSI Number: [redacted]
 7 Date keel laid / major conversion commenced: 22/12/1986
 8 Deadweight (where applicable): 4065
 9 Gross tonnage: 2749
 10 Main Engine (KW): 995
 11 Classification society(ies) responsible for issuance of class certificates:
 DBS Dromon Bureau of Shipping
 Issued on: 09/05/2014
 12 Full particulars of company (identical to particulars as in the SMC ²⁾
 Name: Akados Bureau for Sea Services
 Address: [redacted]
 City: [redacted]
 Country: Egypt
 IMO Company number: 5716430
 13 Name and address of charterer (Only ships carrying liquid or solid cargoes in bulk, prefer first charterer record.)
 Name: [redacted]
 Signature: [redacted]

14 Name and signature of master to confirm the receipt of the inspection report and to certify that the information under 13, when applicable, is correct:
 Name: [redacted]
 Signature: [redacted]

¹⁾ This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.

²⁾ Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection will be reported to the appropriate authorities and organisations and is subject to publication

Inspection report ID: Inspection-8815293-20140703-v4.pdf

Page 1 of 5

FORM A/2

IMO Number: [REDACTED]

Date of inspection: 25/07/2014

Name of Ship: [REDACTED]

16 Place of inspection: Setúbal

INSPECTION PARTICULARS ""

15b. Date of report: 25/07/2014

15a. Date of first visit: 03/07/2014

Duration of Detention: 23 day(s)

17 If the vessel is detained: Date of issue of Detention Notice: 03/07/2014

18 Type of inspection: More detailed inspection

(C.I.C): No

19 Operational Controls (if any)

Damage Control drill

Abandon ship drill

Emergency generator, free fall lifeboat engine and communication equipment

Other

SOPEP drill

SMPEP drill

20 Areas Inspected

Accommodation and galley

Vehicle deck

Navigation bridge

Steering room

Poor condition / dirty

Ballast tanks - internal

Cargo holds / tanks

Outside decks and forecastle

Ballast tanks - from manhole

Engine room

Passenger spaces

Inspection report ID: Inspection-8815293-20140703-v4.pdf

FORM A/3

IMO Number: [REDACTED]

Date of inspection: 25/07/2014

2) Relevant Certificate(s)

Nr.	a. Title	b. Issuing Authority	c. Date of issue	d. Date of expiry	Date of survey	e. Information on last intermediate, periodical or annual survey	Country
1	Cargo Ship Safety Construction	R.O DBS	28/01/2014	06/11/2018			
2	Cargo Ship Safety Equipment	R.O DBS	28/01/2014	06/11/2018			
3	Cargo Ship Safety Radio	R.O DBS	09/05/2014	08/08/2014			
4	Document of Compliance	R.O DBS	05/06/2014	04/09/2014			
5	International Oil Pollution Prevention (IOPP)	R.O DBS	28/01/2014	06/11/2018			
6	International Ship Security	R.O DBS	05/06/2014	04/09/2014			
7	Load Line	R.O DBS	28/01/2014	06/11/2018			
8	Minimum Safe Manning Document	Flag Tanzania, United Republic of	12/05/2014	11/08/2014			
9	Safety Management Certificate	R.O DBS	05/06/2014	04/09/2014			
10	Tonnage	Flag Tanzania, United Republic of	04/01/2014				

Inspection report ID: Inspection-8815293-20140703-v4.pdf

FORM A/4

IMO Number: [REDACTED]

Date of inspection: 25/07/2014

Name of Ship: [REDACTED]

22 Ship related inspection action taken

- 150 - Observations
Crew wages, living conditions and food lack
- 152 - Seafarers? organisation informed
Crew wages, living conditions and food lack
- 154 - Observations to inspection
Crew wages, living conditions and food lack
- 160 - Overriding Factor
Crew wages, living conditions and food lack
- 50 - Flag State Administration informed
Crew wages, living conditions and food lack
- 70 - Recognised organisation informed
Crew wages, living conditions and food lack

23 Deficiencies

Yes (see attached FORM B)

No

24 Supporting Documentation

Yes (see annex)


No

Inspection report ID: Inspection-8815293-20140703-v4.pdf

FORM A/5

IMO Number: 

Date of inspection: 25/07/2014

Name of Ship: 

PORT STATE PARTICULARS

Head office/District Office	DGRM - Portugal	Address	Av. Brasília 1449-030 Lisboa Portugal
Telephone	+351 21 303 57 31	Telefax	+351 21 391 46 63
E-mail	psr@dgrm.mamad.pt	Website	

Name(s)
(fully authorized PSCO of reporting authority)

Signature(s)

This report must be retained on board for a period of at least three years and must be available for consultation by the Port State Control Officers at all times.

Inspection report ID: Inspection-8815293-20140703-v4.pdf

Page 5 of 5

FORM B/1

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH THE PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL

Reporting Authority:
- DGRM - Portugal

Name of Ship: [redacted] IMO Number: [redacted] Date of final report: 25/07/2014 Place of inspection: Setúbal

DEFICIENCIES FOUND AND FOLLOW UP ACTIONS **)

Nr.	Code/Defective Item	Nature of defect ¹⁾	Convention ref. ²⁾	Ground for detention	Action taken	Additional Comments	ISM Related	RO resp. ³⁾	Accidental Damage ³⁾
1.	01209 Manning specified by the minimum safe manning doc	Not as required	SOLAS ch. V	<input type="checkbox"/>	16 - To be rectified within 14 days 80 - Temporary substitution	Crew Certificates of Competency for Syrian and Indian on board to be confirmed by Honduras, Belize and DPR Korean flag States Administrations Note- New crew Members on board since 9/07/2014- CoC and GOC under verification procedure	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	10116 Nautical publications	Missing	SOLAS ch. V - R27	<input checked="" type="checkbox"/>	10 - Rectified	Notices to mariners, ALRS vol.6(1), Sailing Directions no.67 and List of Lights vol. D	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	10111 Charts	Missing	SOLAS ch. V - R27	<input type="checkbox"/>	10 - Rectified	Chart no.3259 missing and chart no.142 old edition	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	05105 MF/HF Radio installation	Inoperative	SOLAS ch. IV - R10	<input checked="" type="checkbox"/>	10 - Rectified	DSC functional test negative and MF/HF not possible to change mode and tune any frequency	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.	07106 Fire detection and alarm system	Not as required	SOLAS ch. II-2 - R52+53	<input type="checkbox"/>	10 - Rectified	Fire detection system on bridge under alarm- area no.2 under fault	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Masters, Shipowners and/or Operators are advised that detailed information on the inspection will be reported to the appropriate authorities and organisations and is subject to publication
¹⁾ This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. In the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out and all deficiencies are rectified before an application for re-inspection is made.

²⁾ To be completed in the event of a detention. (for non-convention ships <500 GT for reference only)

³⁾ Deficiencies marked as Accidental Damage are not taken into account for calculating the company performance and Ship Risk Profile

Deficiencies under Outstanding deficiencies are listed for information only and will not be taken into account for the calculation of the Ship Risk Profile and the Company performance again.

Inspection report ID: Inspection-8815293-20140703-v4.pdf

FORM B/2

Name of Ship: Nr. Code/Defective Item	IMO Number: Convention ref. 2)	Date of final report: Action taken	25/07/2014	Place of inspection: Additional Comments	Setubal	ISM Related	RO resp. 3)	Accidental Damage 4)
Nature of defect 1)	SOLAS ch. IV - R/14	10 - Rectified	NAVTEX out of order			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6 05108 Performance standards for radio equipment	SOLAS ch. IV	10 - Rectified	FWD VHF handset not fully operational			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7 05109 VHF radio installation	SOLAS ch. V	10 - Rectified	PS radar out of order			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8 10103 Radar	SOLAS ch. III	10 - Rectified	Battery group no.2 out of order and engine with oil leakages			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9 11101 Lifeboats	SOLAS ch. III	10 - Rectified	Crane limit switches out of order (stucked) - crane to be tested with the rescue boat.			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10 11113 Launching arrangements for rescue boats	SOLAS ch. II-1 Parts C, D, E, F	10 - Rectified	Bosun store electric switchboards damaged and with buttons damaged or missing			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11 02106 Electrical installations in general	SOLAS ch. II-1 Parts A, A-1, B, B-1, B-2, B-3, B-4	10 - Rectified	PSISB deck cargo holds protection railings damaged/broken			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12 02118 Decks - cracking	SOLAS ch. II-1 Parts C, D, E, F	10 - Rectified	Found with signs of oil leakages on hydraulic pistons			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13 02105 Steering gear	SOLAS ch. III - R26-47	10 - Rectified	Rescue boat engine not able to be started (incorrect connection from fuel tank to the engine)			<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14 11104 Rescue boats	C147 and P147: Health protection, medical care, welfare & social security	10 - Rectified	Anchor chain locker visit doors missing / not in place			<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15 09228 Anchoring devices								

Inspection report ID: Inspection-8815293-20140703-v4.pdf

Page 2 of 5

FORM B/3

Name of Ship: [REDACTED]		IMO Number: [REDACTED]	Date of final report: 25/07/2014	Place of inspection: Subúbal	Accidental Damage ^{b)}
Nr. Code/Detective Item	Nature of defect ¹⁾	Convention ref. ²⁾	Action taken	Additional Comments	ISM Related RO resp. ³⁾
16 13102	Auxiliary engine	SOLAS ch. II-1 Parts C, D, E, F	<input type="checkbox"/> Ground for detention <input type="checkbox"/> 10 - Rectified	Auxiliary engines with signs of oil leakages and purifier generator out of order.	<input type="checkbox"/>
17 - 08107	Machinery controls alarm	SOLAS ch. II-1 Parts C, D, E, F - R31	<input checked="" type="checkbox"/> 10 - Rectified	Engine control room automation system NORMOS 1000 out of order; several alarms displayed / malfunctioning	<input checked="" type="checkbox"/>
18 14102	Retention of oil on board	MARPOL Annex I	<input type="checkbox"/> 10 - Rectified	Engine room bilges found with oily water mixtures- to be transferred / cleaned	<input type="checkbox"/>
19 08106	Sanitary Facilities	C147 and F147: Accommodation, recreational facilities, food and catering - ART 2	<input checked="" type="checkbox"/> 10 - Rectified	Several Cabins without flushing water, toilet seats broken and showers and basins dirty or with equipment missing.	<input type="checkbox"/>
20 08124	Galley, handling room (maintenance)	C147 and F147: Accommodation, recreational facilities, food and catering	<input type="checkbox"/> 10 - Rectified	General condition and cleanliness to be improved	<input type="checkbox"/>
21 08129	Provisions quality	C147 and F147: Accommodation, recreational facilities, food and catering - art. 2	<input checked="" type="checkbox"/> 10 - Rectified	Provisions on board rotten, outdated and no fruits or vegetables	<input type="checkbox"/>
22 08103	Ventilation (Accommodation)	C147 and F147: Accommodation, recreational facilities, food and catering	<input type="checkbox"/> 10 - Rectified	Accommodation area ventilation out of order	<input type="checkbox"/>
23 07109	Fixed fire extinguishing installation	SOLAS ch. II-2 - RS+7	<input checked="" type="checkbox"/> 10 - Rectified	CO2 release system alarm out of order and CO2 release Bottles apparently empty	<input checked="" type="checkbox"/>

Inspection report ID: Inspection-5815293-20140703-v4.pdf

Page 3 of 5

FORM B/4

Name of Ship: **BRUNO** IMO Number: **25072014** Date of final report: **25/07/2014** Place of Inspection: **Saúbal**

Nr. Code/Defective Item Nature of defect ¹⁾ Ground for detention Action taken Additional Comments ISM Related RO resp. ²⁾ ISM Related RO resp. ²⁾ Accidental Damage? ³⁾

24	09128 Provisions quantity	Insufficient	<input checked="" type="checkbox"/>	10 - Rectified	For the intended voyage	<input checked="" type="checkbox"/>		
25	09131 Cold room	Inoperative	<input type="checkbox"/>	10 - Rectified	Several freezers/cold rooms found out of order	<input checked="" type="checkbox"/>		
26	15150 ISM	Not as required	<input checked="" type="checkbox"/>	18 - To be rectified within 3 months	Internal safety audit and corrective action is required within 3 months. Deficiency(s) marked ISM is (are) objective evidence of a failure, or lack of effectiveness, of the implementation of the ISM Code. Note- New Management Company after ship delation: UNIMED NAVIGATION SA, Constanța, Romania and IMO 5728195 The internal audit carried out BY DBS Class on 16.07.2014 New DOC, SMC and ISCC issued by DBS Class	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

OUTSTANDING DEFICIENCIES

Nr.	Rectified	Inspection	Defective Item	Nature of defect ¹⁾	Convention ref. ²⁾	Additional Comments	ISM Related RO resp. ²⁾
1	YES	2014-05-26 Bulgaria Varna	18302 Sanitary Facilities	Inoperative	MLC 2006 Title 3 - std A 3.1.11	Bridge toilet inoperative.	<input type="checkbox"/>
2	NO	2014-05-26 Bulgaria Varna	14503 Garbage management plan	Not as required	MARPOL Annex V - R 9	Garbage management plan not ship specific. Location of garbage receptacles not fixed into plan.	<input type="checkbox"/>

Inspection report ID: Inspection-8815293-20140703-v4.pdf

FORM B/5

Name of Ship: **[REDACTED]** IMCO Number: **[REDACTED]** Date of final report: 25/07/2014 Place of inspection: Setúbal
Nº: 3 Rectified Inspection 2014-05-26 Bulgaria Varna Convention rel. 2) Additional Comments
Nature of defect 1) Not Available MLC 2006 Title 4 - Std A Evidence for ship specific familiarization is
Defective Item 18432 Risk evaluation, training and instruction to seafarers ISM Related RO resp. 2)


Name(s) **[REDACTED]**
(duly authorized PSCO or reporting authority)

Signature(s) _____

Inspection report ID: Inspection-8815293-20140703-v4.pdf

Page 5 of 5

Anexo 2. Agenda do Sub-Comité NCSR (IMO)



IMO INTERNATIONAL
MARITIME
ORGANIZATION

E

SUB-COMMITTEE ON NAVIGATION,
COMMUNICATION AND SEARCH AND
RESCUE
1st session
Agenda item 1

NCSR 1/1
27 September 2013
Original: ENGLISH

PROVISIONAL AGENDA


**for the first session of the Sub-Committee to be held at IMO Headquarters,
4 Albert Embankment, London, SE1 7SR,
from Monday, 30 June to Friday, 4 July 2014**

(Session commences at 9.30 a.m. on Monday, 30 June 2014)

Opening of the session and election of Chairman and Vice-Chairman for 2014

- 1 Adoption of the agenda
- 2 Decisions of other IMO bodies
- 3 Routing of ships, ship reporting and related matters
- 4 Consideration of ECDIS matters related to the implementation of the carriage requirements in SOLAS regulations V/19.2.10 and V/19.2.11
- 5 Consolidation of ECDIS-related IMO circulars
- 6 Consideration of the application of the satellite navigation system "BeiDou" in the maritime field
- 7 Development of explanatory footnotes to SOLAS regulations V/15, V/18, V/19 and V/27
- 8 Consideration of LRIT-related matters
- 9 Development of an e-navigation strategy implementation plan
- 10 Development of performance standards for multi-system shipborne navigation receivers
- 11 Revision of the Guidelines for the onboard operational use of shipborne automatic identification systems (AIS)
- 12 Developments in maritime radiocommunication systems and technology

I:\NCSR\01\1.doc



**SUSTAINABLE
DEVELOPMENT:**
IMO'S CONTRIBUTION
BEYOND R10+20

NCSR 1/1
Page 2

- 13 Review and modernization of the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)
- 14 Further development of the GMDSS master plan on shore-based facilities
- 15 Consideration of operational and technical coordination provisions of maritime safety information (MSI) services, including the development and review of related documents
- 16 Consideration of radiocommunication ITU-R Study Group matters
- 17 Consideration of ITU World Radiocommunication Conference matters
- 18 Consideration of developments in Inmarsat and Cospas-Sarsat
- 19 Development of guidelines on harmonized aeronautical and maritime search and rescue procedures, including SAR training matters
- 20 Further development of the Global SAR Plan for the provision of maritime SAR services, including procedures for routing distress information in the GMDSS
- 21 Development of amendments to the IAMSAR Manual
- 22 Development of measures to protect the safety of persons rescued at sea
- 23 Development of a mandatory Code for ships operating in polar waters
- 24 Consideration of IACS unified interpretations
- 25 Biennial agenda and provisional agenda for NCSR 2
- 26 Election of Chairman and Vice-Chairman for 2015
- 27 Any other business
- 28 Report to the Maritime Safety Committee

Notes:

1 In accordance with the *Guidelines on the organization and method of work of the Maritime Safety Committee and the Marine Environment Protection Committee and their subsidiary bodies* (MSC-MEPC.1/Circ.4/Rev.2):

- .1 documents should be received in the Secretariat as follows:^{*}

^{*} In the case of:

- .1 documents exceeding the number of pages specified, the provisions of paragraph 6.12.1 of the Guidelines will apply; and
- .2 documents other than information documents and correspondence group reports, which contain more than 20 pages, will not be translated into all working languages in their entirety. Such documents should include, for translation purposes, a summary of the document not longer than four pages, with the technical content submitted as an annex in the language needed by working groups (e.g. English).

I:\NCSR\01\1.doc

-
- .1 documents (including information documents submitted in hard copy only) containing more than 6 pages of text (bulky documents), by Friday, **28 March 2014**;
 - .2 non-bulky documents (including information documents and bulky information documents, if submitted in electronic format), by Friday, **25 April 2014**; and
 - .3 documents commenting on those referred to in subparagraphs .1 and .2 above containing 4 pages or less, by Friday, **9 May 2014** (see also paragraph 6.12.5 of the Guidelines);
- .2 for reasons of economy, documents should be submitted in single spacing, be as concise as possible and:
- .1 all documents should include a brief summary prepared in accordance with section 6 of the above-mentioned Guidelines;
 - .2 substantive documents should conclude with a summary of the action which the Sub-Committee is invited to take; and
 - .3 information documents should conclude with a summary of the information contained therein;
- .3 the following word-processing format should be observed in order to standardize the presentation of documents:
- font: Arial;
 - font size: 11 pt;
 - justification: full;
 - margins (centimetres): 2 cm top, 2.5 cm bottom, left and right.
- A template is available on the IMODOCS website for use in the preparation of documents; and
- .4 to facilitate the processing of documents, they should be accompanied by a USB flash drive preferably in Microsoft Word, where available, or sent via e-mail in Microsoft Word to the dedicated IMO e-mail address for documents to the Navigation, Communication and Search and Rescue (NCSR) Sub-Committee: ncsr@imo.org.

2 The MSC recommended the sub-committees to strictly observe the above provisions of the aforementioned Guidelines which, inter alia, provide that the Secretariat should strictly apply the rules concerning the submission of documents and not accept late submissions from Governments or delegations.

Anexo 3. Waste Declaration Form

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR

Telephone: 020 7735 7611
Fax: 020 7587 3210



IMO

E

Ref. T5/1.01

MEPC.1/Circ.644
4 November 2008

STANDARD FORMAT FOR THE ADVANCE NOTIFICATION FORM FOR WASTE DELIVERY TO PORT RECEPTION FACILITIES

1 In some ports, for logistical reasons, the providers of port reception facilities may require advance notification from the ship of its intention to use the facilities. Further information on this requirement is provided in section 4 of the "Guidelines for Ensuring the Adequacy of Port Waste Reception Facilities" adopted by resolution MEPC.83(44).

2 With a view to enhancing the smooth implementation and uniform application of this requirement, thus minimizing the risk of a ship incurring delay, the Marine Environment Protection Committee, at its fifty-eighth session (6 to 10 October 2008), approved the Advance Notification Form (ANF) in accordance with the Committee's Action Plan on Tackling the Inadequacy of Port Reception Facilities (see document MEPC 58/23, paragraph 10.57), which is set out in the annex.

3 Member Governments and Parties to the MARPOL Convention are invited to bring this circular to the attention of all entities concerned and, in particular, the ship and port operators.

I:\CIRC\MEPC\01\644.doc

MEPC.1/Circ.644

ANNEX

**STANDARD FORMAT OF THE ADVANCE NOTIFICATION FORM
FOR WASTE DELIVERY TO PORT RECEPTION FACILITIES**

Notification of the Delivery of Waste to: (enter name of port or terminal)

The master of a ship should forward the information below to the designated authority at least 24 hours in advance of arrival or upon departure of the previous port if the voyage is less than 24 hours

This form shall be retained on board the vessel along with the appropriate Oil RB, Cargo RB or Garbage RB

DELIVERY FROM SHIPS (ANF)

1. SHIP PARTICULARS

1.1 Name of ship:	1.5 Owner or operator:
1.2 IMO number:	1.6 Distinctive number or letters:
1.3 Gross tonnage:	1.7 Flag State:
1.4 Type of ship: <input type="checkbox"/> Oil tanker <input type="checkbox"/> Chemical tanker <input type="checkbox"/> Bulk carrier <input type="checkbox"/> Container <input type="checkbox"/> Other cargo ship <input type="checkbox"/> Passenger ship <input type="checkbox"/> Ro-ro <input type="checkbox"/> Other (specify)	

2. PORT AND VOYAGE PARTICULARS

2.1 Location/Terminal name and POC:	2.6 Last Port where waste was delivered:
2.2 Arrival Date and Time:	2.7 Date of Last Delivery:
2.3 Departure Date and Time:	2.8 Next Port of delivery (if known):
2.4 Last Port and Country:	2.9 Person submitting this form is (if other than the master):
2.5 Next Port and Country (if known):	

3. TYPE AND AMOUNT OF WASTE FOR DISCHARGE TO FACILITY

MARPOL Annex I – Oil	Quantity (m ³)	MARPOL Annex V – Garbage	Quantity (m ³)
Oily bilge water		Plastic	
Oily residues (sludge)		Floating dunnage, lining, or packing material	
Oily tank washings		Ground-down paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery etc.	
Dirty ballast water		Cargo residues ² , paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery, etc.	
Scale and sludge from tank cleaning		Food waste	
Other (please specify)		Incinerator ash	
MARPOL Annex II – NLS	Quantity (m ³)/Name ¹	Other wastes (specify)	
Category X substance		MARPOL Annex VI – Air pollution	Quantity (m³)
Category Y substance		Ozone-depleting substances and equipment containing such substances	
Category Z substance		Exhaust gas-cleaning residues	
OS – other substances			
MARPOL Annex IV – Sewage	Quantity (m ³)		

¹ Indicate the proper shipping name of the NLS involved.
² Indicate the proper shipping name of the dry cargo.

MEPC.1/Circ.644
ANNEX
Page 2

Name of ship:	IMO Number:
---------------	-------------

Please state below the approximate amount of waste and residues remaining on board and the percentage of maximum storage capacity. If delivering all waste on board at this port please strike through this table and tick the box below. If delivering some or no waste, please complete all columns.

I confirm that I am delivering all the waste held on board this vessel (as shown on page 1) at this port

Type	Maximum dedicated storage capacity m ³	Amount of waste retained on board m ³	Port at which remaining waste will be delivered (if known)	Estimate amount of waste to be generated between notification and next port of call m ³
MARPOL Annex I – Oil				
Oily bilge water				
Oily residues (sludges)				
Oily tank washings				
Dirty ballast water				
Scale and sludge from tank cleaning				
Other (please specify)				
MARPOL Annex II – NLS¹				
Category X substance				
Category Y substance				
Category Z substance				
OS – other substances				
MARPOL Annex IV – Sewage				
Sewage				
MARPOL Annex V – Garbage				
Plastic				
Floating dunnage, lining or packing material				
Ground paper products, rags, glass, metal, bottles, crockery				
Cargo residues ² , paper products, rags, glass, metal bottles, crockery				
Food waste				
Incinerator ash				
Other wastes (specify)				

Date: Name and Position:
Time: Signature:

¹ Indicate the proper shipping name of the NLS involved.
² Indicate the proper shipping name of the dry cargo.

Anexo 4. Tipologia e procedimentos de recolha de resíduos do Porto de Aveiro

TIPO DE RESÍDUO	MODO DE RECOLHA
<p>MARPOL ANEXO I (Hidrocarbonetos) Todo o tipo de resíduos oleosos ou resultantes do transporte de hidrocarbonetos, tais como óleos usados, lamas e águas oleosas (águas de lastro e águas de lavagem de tanques)</p>	<p>Recolha até 48 horas, após a receção da notificação MARPOL. Será efetuada por camião-cisterna ou, para quantidades inferiores a 1 metro cúbico, em contentor, e transportado para operador autorizado de gestão de resíduos. Misturas contendo químicos devem ser declaradas de acordo com as convenções em vigor e estão sujeitas a amostra prévia.</p>
<p>MARPOL ANEXO II (Substâncias Líquidas Nocivas, transportadas a granel, incluindo produtos químicos) Estão também incluídas as águas de lavagem de tanques e resíduos da carga</p>	<p>Estes resíduos devem normalmente ser entregues aos recebedores de mercadorias ou operadores de estiva, em função do acordado entre estes. A APA, S.A. poderá efetuar estes serviços, nos termos da tabela A.</p>
<p>MARPOL ANEXO III (Substâncias Perigosas, transportadas em embalagem)</p>	<p>Estes resíduos estão classificados como resíduos especiais. Devem ser embalados e declarados em conformidade com as normas IMO em vigor. Cada contentor/depósito deve ser selado, devidamente identificado e acompanhado de um termo de responsabilidade, que discrimine o seu conteúdo, o qual será removido para parque provisório da APA, S.A.</p>
<p>MARPOL ANEXO IV (Águas sanitárias) Inclui águas residuais de navios coletadas das instalações sanitárias, das instalações de cuidados médicos, de espaços contendo animais e outras águas quando misturadas com as atrás referidas (água negra e águas cinzentas)</p>	<p>Recolha até 48 horas, após a receção da notificação MARPOL. Será efetuada por camião-cisterna e os resíduos serão transportados para operador autorizado de gestão de resíduos.</p>
<p>MARPOL ANEXO V (Resíduos Operacionais) Resíduos resultantes da normal operação do navio e que estão definidos como: a) Resíduos sólidos domésticos e subprodutos (resíduos de alimentos) b) Frações recolhidas seletivamente (plásticos e embalagens metálicas, papel e cartão, vidro, pilhas e acumuladores de pequena dimensão, tinteiros e toners) c) Resíduos de carga e associados à carga não perigosos destinados a eliminação d) Resíduos Operacionais não perigosos destinados a valorização e) Outros resíduos operacionais, incluindo resíduos de manutenção e cinzas.</p>	<p>Estão permanentemente disponíveis no Porto, durante as horas normais de expediente: a) Contentores para Resíduos Sólidos Domésticos e subprodutos (resíduos de alimentos); b) Contentores para recolha seletiva de Embalagens (plásticos e de metal), Vidro; Papel e cartão, Pilhas e acumuladores, Tinteiros e toners; c) Contentor para Resíduos banais de carga ou associados à carga; d) Locais para recolha de madeiras e pequenas sucatas; e) A recolha de outros resíduos operacionais será analisada caso a caso em função das características e dimensões dos resíduos. Poderão ser requisitados contentores adicionais, com a antecedência mínima de 24 horas (contentores alínea a) e 48 horas (restantes alíneas).</p>

Anexo 5. Informações que o comandante do navio deverá fornecer antes da entrada no porto de destino

14.12.2007	PT	Jornal Oficial da União Europeia	L 329/35
------------	----	----------------------------------	----------

ANEXO

INFORMAÇÕES A NOTIFICAR ANTES DA ENTRADA NO PORTO DE

(Porto de destino referido no artigo 6.º da Directiva 2000/59/CE)

1. Nome, indicativo de chamada e, se for caso disso, número IMO de identificação do navio:
2. Estado de bandeira:
3. Hora estimada de chegada (ETA):
4. Hora estimada de partida (ETD):
5. Porto de escala anterior:
6. Próximo porto de escala:
7. Último porto e data em que foram entregues resíduos gerados no navio:
8. Pretende entregar em meios portuários de recepção (assinalar a casa apropriada) a totalidade parte nenhuns dos resíduos a bordo?
9. Tipo e quantidade de resíduos a entregar e/ou a conservar a bordo e percentagem da capacidade máxima de armazenamento:

Se pretende entregar a totalidade dos resíduos, preencha a segunda coluna.
Se pretende entregar parte dos resíduos ou não entregar quaisquer resíduos, preencha todas as colunas.

Tipo	Resíduos a entregar m ³	Capacidade máxima de armazenamento a bordo m ³	Quantidade de resíduos que permanecem a bordo m ³	Porto em que serão entregues os resíduos que permanecem a bordo	Estimativa da quantidade de resíduos que será produzida entre a presente notificação e o próximo porto de escala m ³
Resíduos de hidrocarbonetos					
Lamas					
Águas de porão					
Outros (especificar)					
Lixo					
Resíduos de alimentos					
Plásticos					
Outros					
Esgotos sanitários ⁽¹⁾					
Resíduos associados à carga ⁽²⁾ (especificar)					
Resíduos da carga ⁽²⁾ (especificar)					

⁽¹⁾ A regra 11 do anexo IV da Marpol 73/78 permite a descarga de esgotos sanitários no mar em certos casos. Caso se pretenda efectuar uma descarga autorizada no mar, não é necessário preencher as casas correspondentes.
⁽²⁾ Aceitam-se estimativas.