

Escola Superior Náutica Infante D. Henrique

Departamento de Transportes e Logística



Análise e caracterização da informação trocada no sistema SafeSeaNet Nacional e identificação de processos de detecção de inconsistências

Trabalho de Projeto para Obtenção do Grau de Mestre em Gestão Portuária

Ana Vasconcelos Machado Faneca

Orientador: Professor Doutor Abel Simões

Coorientador: Eng.º Nelson Marques

Dezembro de 2015

Resumo

Alguns acidentes marítimos, e as consequências nefastas sobre os Estados ribeirinhos das águas onde esses navios navegavam, alertaram para a necessidade imperiosa de conhecer e acompanhar os navios a navegar nas águas Europeias. Na sequência do acidente com o navio “ERIKA” foi desenvolvida na UE diversa regulamentação adicional com o objetivo de prevenir e responder a potenciais acidentes similares.

Para esse efeito a **Diretiva 2002/59/CE** da União Europeia (UE) instituiu um sistema de acompanhamento e intercâmbio de informações no âmbito do tráfego de navios que visa reforçar a segurança marítima, a segurança portuária e do transporte marítimo, a proteção do ambiente e prevenção da poluição. Este sistema batizado de SafeSeaNet foi assim desenvolvido pela Comissão em cooperação com os Estados-Membros para garantir a implementação da legislação comunitária, no que respeita ao conhecimento de navios nas águas europeias.

Para além das funcionalidades técnicas que permitem a efetiva partilha de informação entre todos os Estado-Membros e seus utilizadores, torna-se necessário garantir que a informação partilhada é consistente e íntegra, pelo que cada Estado Membro deve assegurar o correto desempenho das autoridades e sistemas do seu país.

Em Portugal, a Autoridade Competente Nacional para o sistema SafeSeaNet é a Direção Geral de Recursos Naturais e Segurança Marítima (DGRM) que, entre as suas competências, encontra-se a obrigação de auditar a informação disponibilizada e a disponibilizar pelas diversas entidades nacionais competentes, a fim de garantir que as obrigações de notificação e informação são efetivamente cumpridas.

Assim, neste trabalho procede-se a uma análise e caracterização da informação trocada no sistema SafeSeaNet Nacional, e identificam-se alguns processos de deteção de inconsistências para uma implementação futura de mecanismos de auditoria no sistema nacional.

Palavras-Chave: SafeSeaNet; Auditoria; Marítimo; Portuário; Notificação; Autoridade Competente Nacional; Segurança; Incidente; Monitorização; Agência Europeia de Segurança Marítima

Abstract

Some maritime accidents, with harmful consequences for the coastal countries, warned for the imperative need of being informed and monitoring vessels in European waters.

Following the accident with “ERIKA” a set of new legal measures was developed with the aim of preventing and responding to similar incidents.

The UE Directive 2002/59/EC has established a vessel traffic monitoring and information system with a view to enhancing the maritime, ports and maritime transport safety, environment protection and prevention of pollution by ships. This system, named SafeSeaNet System was developed by the European Commission with cooperation of Member States to ensure the implementation of Community legislation, related to the knowledge of vessels in European waters.

In addition to the technical functionalities allowing the effective exchange of data between all Member States and users, it is necessary to assure the consistency and integrity of exchanged data. Each Member State shall guarantee the good performance of authorities and systems in each country.

In Portugal, the National Competent Authority for SafeSeaNet system is the “Direção Geral de Recursos Naturais e Segurança Marítima” (DGRM).

One of its competences is the responsibility for audit all data available and to be available from the several relevant national authorities, in order to certify that notification and information requirements are indeed complied.

In this thesis an analysis and characterization of all data exchanged in the National SafeSeaNet system is performed, and some processes for inconsistencies detection are identified for a future implementation of audit processes in the national system.

Key Words: SafeSeaNet; Audit; Maritime; Port; Notification; National Competent Authority; Safety; Incident; Tracking; European Maritime Safety Agency

Agradecimentos

Ao meu orientador agradeço a orientação desde a preparação dos capítulos, estrutura do trabalho, escolha de bibliografia, e desenvolvimento de alguns capítulos. Agradeço o ter correspondido sempre que solicitado, apesar da minha incapacidade para cumprir com os prazos tantas vezes estabelecidos.

Ao meu coorientador agradeço o interesse demonstrado pelo desenvolvimento do tema, e por todas as ideias partilhadas e discutidas e revisões sucessivas deste trabalho.

Ao Ricardo Santos por todos os esclarecimentos e discussões sobre o sistema, funcionalidades, particularidades e terminologia a adotar.

À Tânia Moedas, pelos primeiros contatos com o sistema e procedimentos e pelo seu entusiasmo contagiante.

Ao Fernando Alves pelos esclarecimentos sobre a vertente mais técnica de todo o sistema.

Ao professor Rui Oliveira por me ter explicado o tratamento estatístico possível para os intervalos de tempo entre mensagens, assim como pela demonstração das funcionalidades associadas do Office Excel.

Ao professor Eduardo Martins pela disponibilidade e dicas preciosas na preparação final da apresentação e do trabalho.

À DGRM pela disponibilização de acesso aos manuais, ao sistema, e aos dados que foram utilizados em tratamento estatístico.

À minha família o apoio e o acreditar a cada recomeço.

E um agradecimento muito especial ao meu marido, pela paciência e tolerância, mas também, pelas férias que não gozámos e pelos passeios que não fizemos, para que eu tivesse tempo para me dedicar a este projeto.

Índice Geral

RESUMO	II
ABSTRACT	III
AGRADECIMENTOS	IV
ÍNDICE GERAL	V
ÍNDICE DE FIGURAS.....	VIII
ÍNDICE DE TABELAS.....	IX
LISTA DE ABREVIATURAS	X
1 INTRODUÇÃO	1
2 PRINCÍPIOS E ORIENTAÇÕES PARA UM SISTEMA DE AUDITORIA DE INFORMAÇÃO.....	6
2.1 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	9
2.2 STATE OF ART.....	12
3 SAFESEANET (SSN)	15
3.1 CONTEXTO HISTÓRICO	16
3.1.1 Erika Package I – Março 2000.....	17
3.1.2 Erika Package II – Dezembro 2000.....	17
3.1.3 Lançamento do SafeSeaNet.....	17
3.2 LEGISLAÇÃO COMUNITÁRIA.....	20
3.3 AUTORIDADES ENVOLVIDAS E RESPONSABILIDADES.....	21
3.4 TIPOS DE MENSAGENS E NOTIFICAÇÕES.....	23
3.4.1 Notificações de navio (Ship Notification).....	23
3.4.1.1 Ship Notification AIS.....	23
3.4.1.2 Ship Notification MRS	25
3.4.2 Notificações de incidentes (Alert Notification)	27
3.4.3 Notificação PortPlus.....	29
3.4.4 Isenção de Notificação.....	30
3.4.5 Pedidos e Respostas.....	31
3.4.6 Recibos.....	37
4 O SAFESEANET NACIONAL (SSNP)	39
4.1 LEGISLAÇÃO NACIONAL	40
4.2 ARQUITETURA DO SISTEMA.....	41

4.3	ENTIDADES QUE INTERAGEM COM O SISTEMA SSNP	42
4.4	MENSAGENS TROCADAS NO SSNP E POTENCIAIS ERROS ASSOCIADOS	43
4.4.1	<i>Mensagens rejeitadas e erros identificados na aplicação ACN</i>	44
4.4.2	<i>Mensagens enviadas dos Sistemas de Gestão Portuários (SGP) para o SSNP</i>	54
4.4.3	<i>Mensagens enviadas do SSNP para os Sistemas de Gestão Portuários (SGP)</i>	55
4.4.4	<i>Mensagens enviadas do SSNP para o SafeSeaNet Central (SSN-EIS)</i>	55
4.4.5	<i>Mensagens enviadas do SafeSeaNet Central (SSN-EIS) para o SSNP</i>	56
4.4.6	<i>Mensagens trocadas com outros Sistemas Externos de Vigilância Marítima</i>	56
5	AUDITORIAS E VERIFICAÇÕES	58
5.1	AUDITORIAS E VERIFICAÇÕES EFETUADAS PELA AGÊNCIA EUROPEIA DE SEGURANÇA MARÍTIMA (EMSA)	58
5.1.1	<i>Data Quality Reports apresentados nas reuniões semestrais</i>	58
	<i>Implementação do SSN</i>	59
	<i>Utilização operacional do SSN</i>	60
	<i>Desempenho e disponibilidade dos sistemas</i>	60
	<i>Data Quality</i>	61
	<i>Interface com o THETIS</i>	61
	<i>Ações propostas</i>	61
5.1.2	<i>Relatórios Mensais enviados a cada Estado Membro</i>	61
	<i>Notificações PortPlus em falta</i>	62
	<i>Verificação do mecanismo de pedido e resposta</i>	62
	<i>LOCODEs temporários</i>	62
	<i>Notificações rejeitadas pelo sistema</i>	62
	<i>Disponibilidade de notificações de Chegada (ATA) e de partida (ATD)</i>	62
	<i>Locodes SSN-THETIS</i>	63
5.1.3	<i>Notificações pontuais de informação potencialmente em falta</i>	63
5.1.4	<i>Relatório anual (SSN Status Report)</i>	63
5.2	AUDITORIAS E VERIFICAÇÕES EFETUADAS PELA AUTORIDADE COMPETENTE NACIONAL (ACN)	64
5.2.1	<i>Verificação diária da disponibilidade de cada SGP</i>	64
5.2.2	<i>Auditoria ao desempenho dos portos</i>	65
5.2.3	<i>Verificação da disponibilidade das notificações de navio</i>	65
5.2.4	<i>Análise das mensagens de pedido e resposta</i>	66
5.2.5	<i>Verificação dos erros registados no ACN / SSNP</i>	66
5.2.6	<i>Investigação de erros reportados pela EMSA</i>	67
5.2.7	<i>Cruzamento de informação de outras fontes</i>	67
6	PROCESSOS DE DETEÇÃO DE INCONSISTÊNCIAS PARA IMPLEMENTAÇÃO FUTURA NO SISTEMA SAFESEANET NACIONAL	68

6.1	ANÁLISE ESTATÍSTICA.....	68
6.2	SOBRE A VERIFICAÇÃO DE DISPONIBILIDADE DOS SISTEMAS DE GESTÃO PORTUÁRIA:	69
6.3	SOBRE A VERIFICAÇÃO DE GERAÇÃO DE MENSAGENS MRS.....	74
6.4	POSSIBILIDADE DE CONFIRMAR DADOS DAS MENSAGENS <i>PORTPLUS</i> POR CRUZAMENTO DE DADOS DE MENSAGENS <i>SHIP_NOT</i> E VICE-VERSA	77
6.5	SOBRE A VERIFICAÇÃO DO CICLO DA MENSAGEM <i>PORTPLUS</i>	78
6.6	SOBRE A ANÁLISE DAS MENSAGENS REJEITADAS	79
6.7	SOBRE A ANÁLISE DAS MENSAGENS COM ERRO	80
6.8	VERIFICAÇÃO DE REENVIO DE MENSAGENS REJEITADAS E DE MENSAGENS COM ERRO	81
7	CONCLUSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS	82
	BIBLIOGRAFIA	86
	ANEXOS	90
	Anexo A: EMSA – Revision of the Data Quality checks following the implementation of SSN v.3 – <i>workshop24</i>	
	Anexo B: Diretiva 79/116/CEE	
	Anexo C: Diretiva 93/75/CEE	
	Anexo D: Diretiva 2002/59/CE	
	Anexo E: Diretiva 2009/17/CE	
	Anexo F: Diretiva 2009/18/CE	
	Anexo G: Diretiva 2010/65/EU	
	Anexo H: Diretiva 2011/15/EU	
	Anexo I: Diretiva 2014/100/EU	

Índice de Figuras

Figura 1 – Monitorização dos navios pelo sistema SafeSeaNet	3
Figura 2 – Estados participantes no SafeSeaNet.....	12
Figura 3 - Visão geral da arquitetura SSN	14
Figura 4 - Visão geral da sequência de mensagens.....	23
Figura 5 – Identificação do navio e estrutura da mensagem eletrónica SSN.....	24
Figura 6 - Exemplo de WETREP recebido por e-mail	26
Figura 7 - Exemplo de COPREP recebido por e-mail	26
Figura 8 - Limites da área COPREP	27
Figura 9 – Fluxo da informação de relato obrigatório de cargas perigosas	30
Figura 10 – Fluxo de comunicação XML entre o requerente, o sistema SSN Central e o detentor da informação	32
Figura 11- Fluxo de mensagens de pedido e resposta de detalhes de notificação de navio (Fonte: SafeSeaNet – EMSA XML Reference Guide – v. 2.08)	33
Figura 12 – Fluxo da informação de pedidos e respostas em casos de incidentes ou acidentes (Fonte: German Federal Waterways Administration, Werner Brunet and Ralph Neuhaus). ..	34
Figura 13 – Fluxo da informação de múltiplos pontos de contato.....	34
Figura 14 - Fluxo de mensagens de pedido e resposta de detalhes de incidentes.....	35
Figura 15 - Fluxo de mensagens de pedido e resposta de detalhes de escala	36
Figura 16 -Fluxo de mensagens de pedido e resposta de detalhes de Hazmat	36
Figura 17 – Casos em que o SSN_Receipt é enviado	38
Figura 18: Listagem das mensagens rejeitadas na ACN.....	45
Figura 19 – Mensagens com origem nos sistemas de gestão portuários que foram rejeitadas no sistema SSNP.....	46
Figura 20: Erros identificados pela aplicação ACN	48
Figura 21 – Recibos mensagens recebidas no ACN.	52
Figura 22 – Detalhe do erro	53
Figura 23 – Recibo de mensagem com indicação de erro	53

Índice de Tabelas

Tabela 1- Direitos de acesso máximos para cada tipo de utilizador no sistema SSN.....	22
Tabela 2 - MRS em vigor nas águas da EU em 31 de Agosto de 2015	25
Tabela 3- Mensagens trocadas no ACN em 2014.....	43
Tabela 4 – Mensagens <i>Portplus</i> e de Resíduos rejeitadas	47
Tabela 5- Erros identificados pela aplicação ACN em 2014.....	48
Tabela 6- Blocos de tempo em que ocorreram as falhas no envio após esgotados os <i>retrys</i> ...	49
Tabela 7- Tipos de erros em mensagens do tipo Ship_Not	56
Tabela 8 - Mensagens enviadas pelo SSN Central para o nosso sistema em 2014	56
Tabela 9 – número de notificações por EM e por tipo de notificação apresentada na reunião número 22 do grupo SSN.....	59
Tabela 10 – número de pedidos por EM e por tipo de notificação apresentada na reunião número 22 do grupo SSN.....	60
Tabela 11- Tipos de erros em mensagens do tipo Ship_Not	68
Tabela 12- Breve descrição estatística da distribuição dos intervalos de tempo entre registo de mensagens de um porto de pequena dimensão	70
Tabela 13- Percentis da distribuição dos intervalos de tempo entre registos de mensagens de um porto de pequena dimensão.....	71
Tabela 14 - Breve descrição estatística da distribuição dos intervalos de tempo entre registo de mensagens de um porto de maior dimensão	72
Tabela 15 – Percentis da distribuição dos intervalos de tempo entre registos de mensagens de um porto de maior dimensão.....	72
Tabela 16 - Breve descrição estatística da distribuição dos intervalos de tempo entre registo de mensagens MRS.....	74
Tabela 17 – Percentis da distribuição dos intervalos de tempo entre registos de mensagens MRS	75
Tabela 18 – Análise Estatística após extração dos períodos de indisponibilidade conhecidos nas mensagens MRS	76
Tabela 19 – Percentis da distribuição dos intervalos de tempo entre registos de mensagens MRS, após extração de períodos de indisponibilidade	76

Lista de Abreviaturas

ACN – Autoridade Competente Nacional
AIS – Automatic Identification System
AP – Autoridade Portuária
ATA – Actual Time of Arrival
ATD – Actual Time of Departure
BCF – Business Continuity Facility
BDNNM – Base de Dados Nacional de Navegação Marítima
CCTMC – Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente
COP – Common Operational Procedures
CST – Coastal Station
CSN – CleanSeaNet
DGAM – Direção Geral de Autoridade Marítima
DGRM - Direção Geral de Recursos Naturais e Segurança Marítima
EIS – European Index Server
EM – Estado-Membro
EMSA – European Maritime Safety Agency
ETA – Estimated Time of Arrival
ETD – Estimated Time of Departure
GPIAM – Gabinete de Prevenção e de Investigação de Acidentes Marítimos
HLSG – High Level Steering Group
HTTP – Hypertext Transfer Protocol
IAS – Internal Audit Service
IFCD – Interface and Functionalities Control Document
IMO – International Maritime Organization
IMP – Integrated Maritime Policy
IR – Incident Report
ISPS – International Ship & Port Facility Security (Code)
JUP – Janela Única Portuária
LCA – Local Competent Authorities
LOCODE – United Nations Code for Trade and Transport Locations
LRIT – Long-Range Identification and Tracking

LRIT CDC – Long-Range Identification and Tracking Cooperative Data Centre

MAS – Maritime Assistance Services

MMSI - Maritime Mobile Service Identity

MRCC – Maritime/Marine Rescue Coordination Centers

MRS – Mandatory Reporting Systems

MS – Member State

MSS – Maritime Support Services

MSSO – MSS Officer

NCA – National Competent Authority

NMNDB – National Maritime Navigation DataBase

NSW – National Single Window

POB – Persons on board

PSC – Port State Control

SGP – Sistema de gestão portuária

SHT – Single Hull Tanker

SINAV – Sistema de Informação da Navegação

SIVICC – Sistema Integrado de Vigilância, Comando e Controlo

SOAP – Simple Object Access Protocol

SPOC – Single Point of Contact

SSN – SafeSeaNet

SSNP – SafeSeaNet Portugal

STIRES – SafeSeaNet Traffic Information Relay and Exchange System

SW – Single Window

TDS – Traffic Display System

THETIS – Port State Control information system

UNECE – United Nations Economic Commission for Europe

VHF – Very High Frequency

VMS – Vessel Monitoring System

VPN – Virtual Private Network

VTs – Vessel Traffic Service

XML – Extended Mark-up Language

XSD – XML Structure and Schema Definition

1 Introdução

A prevenção de acidentes no mar e da poluição marinha é uma componente essencial da política de transporte da União Europeia. A política de segurança marítima começou com a publicação em 1993 da Comunicação da Comissão de “uma política comum para mares seguros”. Desde então a Comissão iniciou mais de 15 Diretivas ou Normas nas áreas de segurança de navios de passageiros, prevenção da poluição, inspeção pelo Estado do porto (*port state control*), requisitos sociais para marítimos, entre outras.

A quantidade de navios mercantes a navegar dentro das águas europeias e em seu redor, resulta num número significativo de acidentes, que pela sua natureza, além de afetarem os próprios navios, tripulações e cargas, têm consequências sobre o meio ambiente marinho e as costas dos países ao largo dos quais navegam. Como tal torna-se vital a informação sobre a carga, sobre a condição dos navios e sobre os portos de destino para apoiar a segurança marítima, proteção do meio marinho e eficiência económica. No passado esta informação era gerida por diferentes entidades, com diferentes interesses e por diversos motivos. Para as autoridades portuárias a informação era recolhida por razões comerciais e logísticas, as organizações de busca e salvamento recolhiam informação para mais facilmente salvaguardar a vida humana no mar, os serviços de tráfego marítimo (VTS), nomeadamente costeiros, visavam a proteção ambiental das áreas costeiras. Assim a informação existia dispersa e a partilha desta informação era relativamente difícil devido aos diferentes sistemas de recolha, armazenamento e envio de dados, com diversos sistemas incompatíveis.

Na sequência do acidente com o navio tanque “ERIKA” ao largo da costa de França em 1999 a UE adotou diversas Diretivas com o objetivo de prevenir acidentes e poluição no mar (*EMSA - Interface and Functionalities Control Document*, versão 1.1.1).

Na realidade, a perceção do risco já existe desde longa data, sendo que a necessidade de conhecer e partilhar informação relativa aos navios, suas viagens e cargas, com o objetivo de proteger os Estados ribeirinhos de eventuais riscos de poluição pode ser constatada já em 1978, pela **Diretiva 79/116/CEE**, que se aplicava aos navios tanques.

No entanto, só o desenvolvimento de uma estrutura para a partilha automática de dados eletrónicos entre as Administrações Marítimas dos diferentes Estados-Membros permitirá uma efetiva monitorização do tráfego marítimo, e, para isso, foi lançado pela Comissão Europeia o desenvolvimento de uma plataforma denominada SafeSeaNet (SSN).

A **Diretiva 2002/59/CE** estabelece um sistema de informação comunitário de acompanhamento do tráfego de navios e tem por objetivo a harmonização da troca de informação e o desenvolvimento de uma rede informática de troca de mensagens de segurança marítima entre navios e Autoridades Nacionais denominada SafeSeaNet (SSN). Assim, o SafeSeaNet tornou-se o sistema europeu de notificação e informação eletrónica para do tráfego de navios, com o objetivo de:

- ✓ Aumentar a segurança e eficiência do tráfego marítimo;
- ✓ Melhorar a resposta das autoridades a incidentes, acidentes ou situações potencialmente perigosas no mar (incluindo operações de busca e salvamento) e;
- ✓ Contribuir para a melhoria da prevenção e deteção de poluição por navios.

Segundo a **Diretiva 2002/59/CE**, impõe-se uma troca obrigatória de informação relativa a:

- Notificações de navios (AIS e MRS - enviada quando os navios estão em áreas de informação obrigatória);
- Relatos de incidentes (informações de Estado-membro apresentadas sobre acidentes e incidentes que ocorrem no mar por exemplo SITREP, POLREP, etc.)
- Notificação Hazmat (informações sobre produtos perigosos e poluentes a bordo de navios)

Posteriormente a **Diretiva 2010/65/UE** impôs formalidades de declaração relativas às notificações de:

- Pré-chegada (72 horas - 24 horas);
- Chegada (ATA);
- Partida (ATD)

Sendo que estas informações são partilhadas com o sistema de informação PSC THETIS, sistema que suporta as inspeções efetuadas pelo Estado de Porto (*port state control*).

Finalmente a **Diretiva 2010/65/UE** acrescentou novas formalidades de declaração constituídas por:

- Mensagens de resíduos;
- Mensagens de proteção (*security*).

Atualmente existem cerca de 2000 utilizadores identificados, cerca de 17000 navios são monitorizados por dia nas águas Europeias, mais de 160000 notificações são recebidas por mês e mais de 80 milhões de posições AIS são registadas por mês (Roel Hoenders, 2012).

A figura 1 dá-nos uma panorâmica da quantidade e da localização dos navios monitorizados em tempo real pelo SafeSeaNet (SSN).

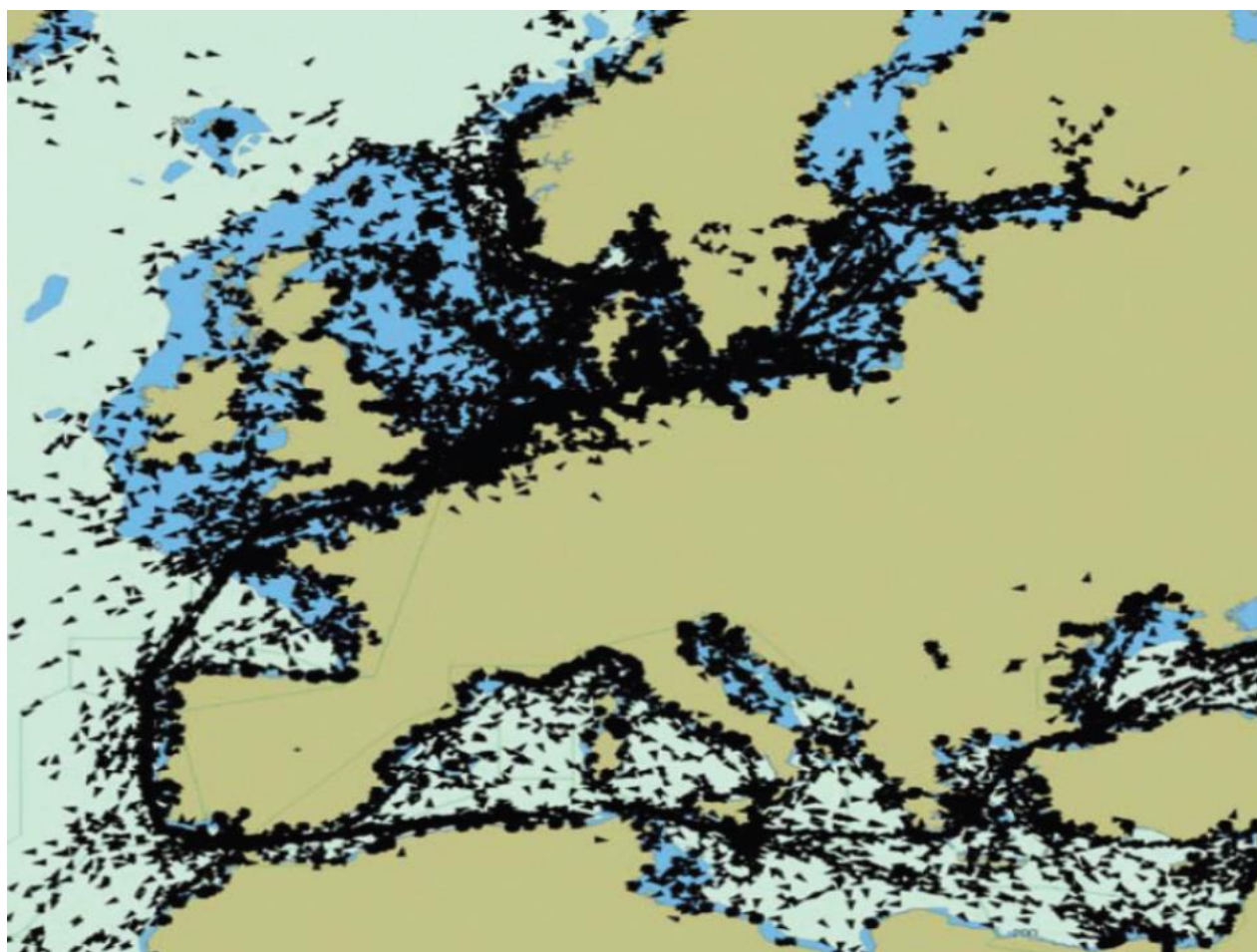


Figura 1 – Monitorização dos navios pelo sistema SafeSeaNet
(Fonte: European Maritime Safety Agency – EMSA)

A **Diretiva 2002/59/CE** (revista) estabelece, também, no parágrafo 18 da sua introdução que: “A eficácia da presente Diretiva depende grandemente do exercício de um controlo

estrito da sua aplicação pelos Estados-Membros. Para esse efeito, os Estados-Membros devem levar a cabo inspeções adequadas ou tomar quaisquer outras medidas para assegurar que as ligações de comunicação estabelecidas para os fins da presente Diretiva funcionem satisfatoriamente. Há igualmente que instituir um regime de sanções para garantir que as partes interessadas satisfaçam as obrigações de notificação ou de transporte de equipamentos previstas na presente Diretiva”.

Em Portugal, a Autoridade Competente Nacional para o SafeSeaNet é a Direção Geral de Recursos Naturais e Segurança Marítima (DGRM). Assim, entre as suas competências, encontra-se a obrigação de auditar a informação disponibilizada e a disponibilizar pelas diversas entidades nacionais competentes, a fim de garantir que as obrigações de notificação são efetivamente cumpridas.

Nos atuais procedimentos da Autoridade Competente Nacional (ACN), compostos de processos manuais e não exaustivos, foi já reconhecido o risco de estar comprometida uma auditoria e resposta em tempo real, pelo que se considerou pertinente avaliar a possibilidade de automatizar alguns dos procedimentos de auditoria. Podemos considerar então que nasceu aqui o desafio para o desenvolvimento deste projeto.

Para contribuir para esse objetivo pretende-se assim, neste trabalho, analisar e caracterizar a informação trocada no sistema SafeSeaNet Nacional e identificar processos de deteção de inconsistências em forma e conteúdo para implementação num futuro sistema de auditoria nacional.

Assim, no capítulo 2 são referidos alguns princípios e orientações para um sistema de auditoria de informação, acompanhados de revisão bibliográfica e estado da arte.

No capítulo 3 é apresentado o projeto do SafeSeaNet, é feita a caracterização deste sistema e os tipos de mensagens que são trocadas no mesmo.

No capítulo 4 é apresentado a componente nacional do sistema SafeSeaNet – SafeSeaNet Portugal (SSNP). É feita uma descrição das mensagens trocadas no sistema entre os diferentes utilizadores e é efetuado um levantamento dos principais erros associados a cada mensagem e identificados no sistema. São apresentados alguns dados estatísticos com base nas mensagens trocadas durante o ano de 2014.

No capítulo 5 são apresentadas as auditorias e verificações efetuadas pela Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA) e as auditorias e verificações efetuadas pela Autoridade Competente Nacional (ACN/NCA).

No capítulo 6 são apresentados alguns estudos sobre eventuais processos de detecção de inconsistências que possam vir a ser integrados num futuro sistema de auditoria.

Finalmente no capítulo 7 são apresentadas algumas conclusões sobre o trabalho efetuado e potenciais desenvolvimentos em trabalhos futuros.

2 Princípios e orientações para um sistema de auditoria de informação

Como foi já referido na Introdução compete a cada Estado-Membro auditar a informação disponibilizada e a disponibilizar pelas diversas entidades nacionais competentes, a fim de garantir que as obrigações de notificação são efetivamente cumpridas, e que a informação se encontra correta e atualizada.

Assim torna-se necessário verificar:

1. Se a informação existe, ou seja, se a informação a disponibilizar foi de facto disponibilizada e dentro dos prazos previstos;
2. Se a informação disponibilizada é exata, ou seja se a informação disponibilizada corresponde à verdade e se cumpre com as especificações da notificação estabelecidas.

Algumas medidas de auditoria podem ser implementadas através de sistemas automáticos.

Foi proposto pela EMSA que cada Estado-Membro aplicasse no seu sistema nacional bases de dados de referência para Navios, Locodes (sistema de codificação de localização geográfica das Nações Unidas) e Cargas Perigosas para validar a informação recebida dos diferentes sistemas locais.

Foi igualmente estabelecido um conjunto de regras de construção de mensagens, definidas no *XML Reference Guide*, a que deve obedecer cada tipo de mensagem, sendo a mensagem rejeitada por cada sistema em caso de incumprimentos das regras estabelecidas.

Existem assim diversas verificações automáticas de construção das mensagens através de regras previstas no *XML Reference Guide*, efetuadas pelos sistemas SSN Nacionais que analisam as mensagens recebidas no seu sistema antes de as reenviar para o SSN Central. Desta forma consegue-se prevenir a entrada de mensagens com formatação incorreta, sendo enviada no recibo da mensagem ao fornecedor, a informação referente ao erro a ser corrigido para posterior reenvio.

As regras relativas às verificações a serem efetuadas sobre a qualidade de dados (*Data Quality checks*) são regularmente atualizadas, sendo que a última revisão foi efetuada em

Outubro de 2015, na sequência da implementação da versão 3 do SSN (este documento, “**Revision of the Data Quality checks following the implementation of SSN v.3**”, pode ser consultado em anexo).

Para além dos sistemas automáticos deverá encontrar-se disponíveis os contactos operacionais num regime de disponibilidade de 24/7 com capacidade de responder a solicitações da EMSA ou de outros Estados-Membros.

Relativamente ao sistema SafeSeaNet constatamos que a EMSA efetua diversas auditorias e verificações, tanto ao sistema central como aos sistemas nacionais, avaliando regularmente o desempenho das diferentes componentes e dos diferentes intervenientes no sistema através dos *Maritime Support Services* (MSS).

Em Setembro de 2013 foi efetuada uma auditoria aos MSS da EMSA pelo serviço de auditoria interna (IAS – *Internal Audit Service*) da Comissão Europeia. Duas questões principais foram levantadas pela IAS.

A primeira está relacionada com os relatórios anuais do *status* do SafeSeaNet em cada Estado-Membro, já que foi detetado que cerca de 1/3 dos Estados-Membros não dão o *feedback* requerido dentro do prazo sugerido, ou não dão mesmo qualquer *feedback*. A IAS considerou que qualquer falha de um estado-membro na reação a assuntos realçados no relatório relativos à qualidade de dados (*data quality*) no SafeSeaNet pode levantar a questão da fiabilidade e exatidão do sistema como ferramenta principal da monitorização de navios nas águas europeias. De notar que a **Diretiva 2002/59/CE** também inclui uma constatação similar no parágrafo 18 da introdução: “A eficácia da presente Diretiva depende grandemente do exercício de um controlo estrito da sua aplicação pelos Estados-Membros.”

Como o SafeSeaNet é a plataforma da União Europeia para o intercâmbio de informações relativas aos navios, como está definido em diferentes Diretivas, os auditores viram como maior ponto fraco a falta de uma disponibilização de informação completa, exata e em tempo, por parte dos fornecedores de informação. É este fator que faz abrandar a melhoria de qualidade contínua que deveria ser evidente como resultado dos esforços da EMSA e de outros Estados-Membros. Como tal os Estados-Membros são convidados a adotar as ações apropriadas para responder aos assuntos de qualidade de dados reportados e dar *feedback* a todos os relatórios.

Relativamente à segunda questão, foi sugerido pela IAS que a agência deveria considerar a preparação de procedimentos operacionais comuns para definir os mecanismos de controlo em qualidade de dados no SafeSeaNet e providenciar para a sua aprovação pelo Grupo Diretor de Alto Nível (*High Level Steering Group* – HLSG).

Os já existentes “*Common Operational Procedures*” (COPs) acordados pelo grupo SafeSeaNet não estão integralmente aplicados ao nível dos Estados-Membros, apesar de uma evolução positiva significativa ao longo dos anos.

Para reforçar a importância dos COPs, e o compromisso dos Estados-Membros, estes procedimentos devem ser aprovados pelo HLSG (*High Level Steering Group*).

Nas conclusões da auditoria foi demonstrado que o serviço prestado pelos MSS corresponde ao esperado e de forma eficiente. Isto é demonstrado por uma clara estrutura organizacional e divisão de tarefas e responsabilidades, de procedimentos bem documentados incluindo o controlo-chave e medidas para garantir a continuidade do serviço, relatórios de gestão regulares sobre as atividades e desempenho e recursos humanos suficientes com *background* profissional adequado, tanto marítimo como técnico.

No entanto a auditoria também identificou áreas com espaço para se proceder a melhoramento. É o caso da medição do desempenho e a necessidade de desenvolver indicadores de desempenho mais abrangentes. Também o número e antiguidade dos assuntos pendentes devem ser mais ativamente monitorizados e resolvidos de forma atempada para evitar assuntos muito antigos por fechar. Finalmente a Agência necessita de aumentar a perceção dos Estados-Membros relativamente à importância de uma boa qualidade de dados nas aplicações marítimas.

A auditoria foi precedida de uma consulta aos utilizadores que concluiu que os utilizadores estão satisfeitos com os serviços prestados pelos *Maritime Support Services* (MSS) da EMSA.

2.1 Revisão bibliográfica

Na revisão bibliográfica contamos principalmente com as Diretivas e relatórios da EU e da EMSA.

A base legal para a partilha de notificações de incidentes é a **Diretiva 2002/59/CE**. Esta Diretiva foi alterada em Maio de 2009 pelas **Diretivas 2009/17/CE e 2009/18/CE**, em Fevereiro de 2011 pela **Diretiva 2011/15/UE** e em Outubro de 2014 pela **Diretiva 2014/100/UE**.

No entanto, neste trabalho foram analisadas outras Diretivas mais antigas, que se consideraram relacionadas com o tema. Em 1978, a **Diretiva 79/116/CEE** estabelecia as condições mínimas a ser exigidas aos navios tanques que escalassem portos da comunidade, e a **Diretiva 93/75/CEE** que alarga o âmbito para todos os navios que transportassem carga perigosa ou poluente.

Todas as Diretivas encontram-se disponibilizadas em anexo, no final deste trabalho, para consulta.

Na legislação nacional o **Decreto-Lei n.º 218/2012**. D.R. n.º 195, Série I de 2012-10-09, Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território, transpõe a **Diretiva 2010/65/UE**, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e ou à partida dos portos dos Estados-Membros, revogando o **Decreto-Lei n.º 73/2004**, de 25 de março.

No *site* da Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA), é possível consultar diversos documentos de trabalho resultantes das reuniões semestrais do grupo SSN. No relatório da reunião do SafeSeaNet nº 1 em Outubro de 2004, verificamos que contou com a presença de delegações de 20 países, incluindo Portugal. O ponto nº 1 da agenda foi a transferência oficial do sistema SafeSeaNet da Comissão para a EMSA. O ponto nº 2 foi a situação atual do projeto.

No SafeSeaNet *workshop* nº 8 da EMSA foi apresentado um documento de “**DATA QUALITY - MSS Data Quality Methodology**”, que descreve os procedimentos seguidos pelos MSS

para verificar o desempenho do sistema SSN em termos de *Data Quality*. Estes procedimentos pretendem verificar não só a disponibilidade, mas também a fiabilidade da informação trocada no sistema.

No SafeSeaNet *workshop* nº 10 da EMSA foi apresentado um documento de **“SafeSeaNet User Requirements – Improvements for Exchange of Mandatory Reporting Systems information”**, tendo em vista uma maior fiabilidade na partilha da informação obtida através dos sistemas de notificação obrigatória.

Em Maio de 2013 foi aprovado pelo grupo SSN um documento preparado pela EMSA: **“SSN Common Operational Procedures v1.00”** - Este documento contém procedimentos a ser mantidos pelos sistemas SSN central e nacionais para garantir a sua correta operação e funcionalidades obrigatórias (descritas no cap. 2.3 do IFCD). Os procedimentos dão apoio aos serviços operacionais definidos no Cap. 5.2 do IFCD. Para garantir as comunicações têm de ser estabelecidos pontos de contato 24/7. O contato 24/7 da EMSA é o contato dos MSS, a nível do Estado-Membro, cada NCA deve definir os seus próprios contatos. O serviço 24/7 terá de garantir a efetiva partilha de informação prevista no enquadramento legal do SSN.

Em Dezembro de 2014 foi aprovado pelo SSN HLSG o **“SSN Common Operational Procedures v2.00”**.

No SafeSeaNet *workshop* nº 19 da EMSA foi apresentado um projeto de **“Evolution of SSN under the Integrated Maritime Policy (IMP)”**. O objetivo principal é avaliar e apresentar a fundação de um sistema simplificado de janela única a nível nacional e suas interfaces como requer a **Diretiva 2010/65/UE** - de formalidades de declaração.

No SafeSeaNet *workshop* nº 21 da EMSA foi apresentado um documento sobre a fase de transição do SSN V2 para o SSN V3 - **“Transitional phase from SSN V2 to SSN V3”**. O plano de instalação para o SSN V3 previa uma implementação progressiva dos sistemas nacionais de SSN entre Março e Junho de 2015.

No SafeSeaNet *workshop* nº 21 foi também apresentado um documento com os resultados da auditoria **“Audit on Maritime Support Services in EMSA”**. Esta auditoria foi efetuada pelo serviço de auditoria interna (IAS – Internal Audit Service) da Comissão Europeia de 16 a 20 de setembro de 2013. Neste documento é apresentado o âmbito da auditoria, uma breve descrição das atividades e as principais observações e recomendações. É apresentado

também o plano de ação para a EMSA, tal como acordado com a IAS, para responder às recomendações.

O documento **“SAFESEANET – Interface and Functionalities Control Document”** foi criado pelo grupo SSN e a sua 1ª versão foi aprovada em 13.12.2012. Foi posteriormente atualizado em Junho de 2014 e Dezembro de 2014. O objetivo deste documento é descrever em detalhe os requisitos de desempenho e os procedimentos aplicáveis aos SSN nacionais e central, para garantir o cumprimento com a legislação comunitária relevante. Este documento descreve os objetivos do sistema SSN, a arquitetura do sistema, o tipo de informação armazenada, papéis e responsabilidades dos utilizadores, fontes e destinatários, interfaces do sistema e interação com sistemas existentes. Descreve os requisitos de desempenho em termos de tratamento de informação, prazos, disponibilidade e armazenamento, regras aplicáveis a direitos de acesso, transmissão e troca de informação, e arquivo a nível central e nacional. Descreve os procedimentos para garantir o controlo de qualidade de dados, gestão do sistema, testes e segurança de dados.

O documento **“SafeSeaNet – XML Messaging Reference Guide”** implementa um sistema de mensagens XML que funciona como um *index* seguro e fiável e como um sistema *hub and spoke*, que inclui autenticação, validação, transformação de dados, registo de informação de processamento, auditoria, e que permite enviar pedidos e receber notificações e respostas dos outros Estados-Membros.

Neste trabalho foram consultadas as versões 2.07 e 2.08. Apesar de existir já a versão 3.02, de Novembro de 2014, a análise centrou-se na versão 2.08 dado ser esta versão que se encontra em produção no SSNP.

Para conhecer o funcionamento do SSNP, ligado à Base de Dados Nacional de Navegação Marítima (BDNNM) foi consultado um documento denominado “Descrição da interface entre a BDNNM e os sistemas de gestão portuários” – versão 7.2, 2011-02-23, posteriormente atualizado pelo “Descrição das Interfaces Externas BDNNM” (versão 7.10 de 2014-10-06).

2.2 State of Art

O objetivo principal do SafeSeaNet é criar uma rede que facilite a partilha de dados relacionados com a segurança marítima no seu sentido mais lato. Esta partilha de dados deve ser possível entre Estados-Membros (através das Autoridades Competentes Locais nas diversas áreas), bem como entre Autoridades competentes e para a Agência de Segurança Marítima Europeia. Terá de ser constatado que a rede será usada principalmente para recolher informação no caso de uma situação de emergência, ou para prevenir situações de emergência. A figura 2 mostra os estados participantes no SafeSeaNet.

Dado o seu enorme volume e o fato de a maior parte ser (também) informação operacional, não é considerado praticável (ou mesmo desejável) consolidar esta informação num arquivo central. Ao deixar esta informação no local onde foi recolhida, ocorre outro tipo de problema, nomeadamente, terá de ser publicitado que a informação existe e onde se encontra e disponibiliza. Um arquivo de índice central (*Central Index Store*) resolve este problema, já que disponibiliza um meio transparente de localizar informação.

Todos os participantes que arquivam/armazenam informação têm de notificar o arquivo de índice central sempre que tiverem novos dados. Para isso será necessário um protocolo de mensagens.

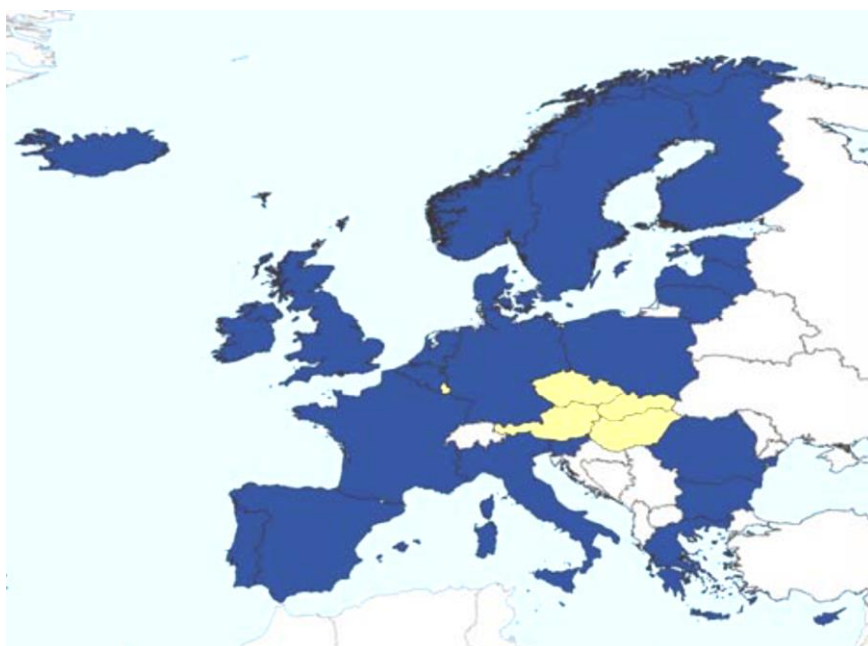


Figura 2 – Estados participantes no SafeSeaNet
(Fonte: EMSA)

Quando um participante do SafeSeaNet necessita de informação, é submetido um pedido (*request*) ao arquivo central. O arquivo central localiza o “dono” da informação requerida e solicita a informação específica. Sobre a receção é construída uma resposta que é enviada ao requerente.

Os fluxos de dados previstos na legislação têm de ser assegurados por uma estrutura de mensagem. As mensagens que podem ser enviadas pela rede estão estruturadas, como tal existe um número definido de diferentes mensagens. O seu conteúdo é flexível, permitindo a partilha de diferentes tipos de informação. Isto permite uma abordagem “leve” que pode facilmente ser entendida. XML é o formato para a identificação de dados, sendo usado um protocolo SOAP para a comunicação entre plataformas.

Em termos de segurança e proteção de dados, é exigida uma garantia básica para se trabalhar em rede. No entanto, é necessária a segurança ao nível da aplicação, para se certificar de que um determinado ator no sistema só tem acesso aos dados a que tem direito. Isto é particularmente importante tendo em conta os aspetos comerciais de alguns dados.

A informação trocada nos canais de comunicação entre a EMSA e os EM é totalmente encriptada em ambos os sentidos.

São necessárias algumas adaptações aos atuais sistemas de tecnologias da informação, para possibilitar a interface e comunicação de dados no SafeSeaNet. Os participantes que não podem dar acesso às informações que possuem (por causa de limitações técnicas, ou porque as exigências ambientais básicas não podem ser cumpridas), devem recorrer a um aplicativo que implemente a captura de dados para as mensagens SafeSeaNet que serão disponibilizadas. Esta aplicação irá representar uma base de dados local, com a funcionalidade de entrada manual de dados e a integração completa da estrutura de mensagens SafeSeaNet. Além disso, o sistema deve ser suficientemente flexível para suportar (numa fase posterior) novos conceitos e funcionalidades.

As necessidades de informação centralizadas do SafeSeaNet são implementadas através do desenvolvimento de uma série de aplicações centrais que possibilitam armazenar ou recuperar os dados a partir da rede SafeSeaNet.

Para garantir uma otimização na utilização de dados já disponíveis, e para limitar, tanto quanto possível as ações administrativas necessárias aos participantes, terá de ser considerado o uso do AIS para automatizar alguma da informação necessária. A figura 3 mostra uma visão geral da arquitetura SafeSeaNet.

Os atores envolvidos no sistema SafeSeaNet estão localizados em diferentes países europeus e pertencem a uma variedade de autoridades e administrações, pelo que se torna necessária a harmonização das mensagens a serem trocadas. Também o significado dos diferentes elementos da mensagem deve ser inequívoco.

O uso do protocolo SOAP torna possível a troca de mensagens através de qualquer tipo de rede que use o protocolo HTTP. O sistema suporta mensagens XML, bem como mensagens EDIFACT, um serviço central adicional sobre o “Índice Central” traduz a mensagem EDIFACT em XML e vice-versa, quando necessário.

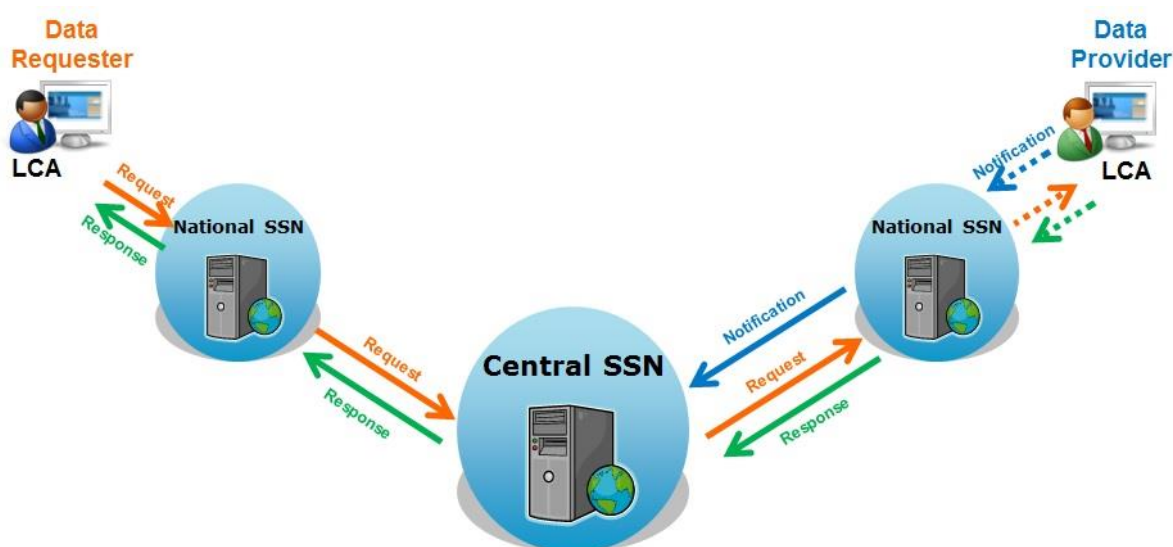


Figura 3 - Visão geral da arquitetura SSN
(Fonte: Plano de Execução SafeSeaNet)

3 SafeSeaNet (SSN)

“O SafeSeaNet é um sistema especializado, criado para facilitar o intercâmbio de informações em formato eletrónico entre os Estados-Membros e para fornecer à Comissão as informações relevantes de acordo com a legislação comunitária transposta para a legislação nacional” (DL n.º 52/2012).

O SafeSeaNet visa mares mais seguros e uma melhor proteção dos marítimos, nomeadamente através de:

- Identificação precoce de embarcações de alto risco.
- Ações preventivas e de mitigação anteriores ao risco.
- Melhoria da resposta de emergência a incidentes ou poluição.

O SafeSeaNet pretende operações mais eficientes:

- Padronizando o acesso aos dados.
- Ajudando os utilizadores a respeitar as suas obrigações legais.
- Aumentando a eficiência da logística portuária (fornecimento de tempos estimados mais precisos de chegada, detalhes de tratamento de resíduos, etc.)
- Alta qualidade de monitorização a nível da UE, fornecendo:
 - Informações atualizadas sobre a localização de navios e respetivas cargas.
 - Estatísticas fiáveis para os órgãos da UE e dos Estados-Membros (incluindo a Islândia e a Noruega).

3.1 Contexto histórico

Ao longo dos séculos o transporte marítimo tem vindo a aumentar. Número de navios, quantidade de carga transportada, tipos de carga, são diversos os fatores associados ao transporte marítimo que importa conhecer e acompanhar para efeitos de segurança – *safety*.

Em 1978, a **Diretiva 79/116/CEE** estabelecia as condições mínimas a ser exigidas aos navios tanques que escalassem portos da comunidade. Estas condições incluíam informação relativa à viagem e à natureza e quantidade da carga, mas também a obrigatoriedade de notificar as autoridades competentes de “qualquer deficiência ou incidente suscetível de diminuir a manobrabilidade do navio em condições normais de segurança, de afetar a segurança e a fluidez da circulação ou que possa constituir um perigo para o meio marítimo ou as zonas limítrofes” durante o trajeto efetuado nas águas territoriais limítrofes ao porto de partida ou de chegada.

Não existindo qualquer perspectiva de essa informação ser partilhada de forma regular entre Estados-Membros, a Diretiva já previa contudo que um Estado-Membro informasse outro no caso de ter conhecimento de fatos que pudessem colocar em risco as zonas marítimas e costeiras desse outro Estado-Membro.

A **Diretiva 93/75/CEE** alarga o âmbito para todos os navios que transportassem carga perigosa ou poluente, tanto a granel como embalada, que teriam de reportar às autoridades competentes, definidas em cada Estado-Membro. Embora ainda não estivessem previstas a partilha automática da informação, já se definia que as informações deveriam ser disponibilizadas a outro Estado-Membro quando houvesse risco para outro Estado-Membro, mas também a pedido.

A necessidade de monitorizar e acompanhar em tempo real o movimento destes navios (e respetivas mercadorias) enfatizou-se pelas consequências nefastas e sobretudo pela visibilidade de alguns acidentes ocorridos no final do século XX e início do século XXI.

Em 1999 ocorreu um acidente com o navio tanque ERIKA afetando a costa de França. No seguimento deste acidente foi desenvolvida na UE diversa regulamentação adicional com o objetivo de prevenir e responder a potenciais acidentes similares.

De acordo com Justine Wene (2005) várias medidas legislativas foram tomadas na sequência dos acidentes ocorridos em pacotes que ficaram conhecidos como Erika Package I e Erika Package II.

3.1.1 Erika Package I – Março 2000

O pacote Erika Package I – Março 2000 focou-se no melhoramento do Controlo pelo Estado do Porto (PSC - *Port State Control*), nas atividades das sociedades classificadoras e no abandono progressivo dos navios tanques de casco simples (SHT – *Single Hull Tankers*).

3.1.2 Erika Package II – Dezembro 2000

O Segundo pacote Erika foi introduzido em Dezembro de 2000 e estabeleceu a Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA) para facilitar a implementação das medidas anteriormente definidas.

Foi também estabelecida a regulamentação para a monitorização de tráfego nas águas europeias e para a identificação dos locais de refúgio, assim como a compensação para as vítimas dos derrames.

Em Novembro de 2002 foi o navio tanque PRESTIGE, na costa de Espanha que afundou, produzindo uma imensa maré negra, que afetou uma ampla zona compreendida entre o norte de Portugal e as Landas ou Vendée em França, tendo especial incidência na Galiza. Apesar de ter o navio identificado, as investigações judiciais pertinentes não chegaram a um responsável direto deste acidente.

3.1.3 Lançamento do SafeSeaNet

Em 2001 a Comissão Europeia lançou o desenvolvimento de uma rede Europeia de nome SafeSeaNet. A instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios surge com a **Diretiva 2002/59/CE**.

A Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA) foi instituída pelo Regulamento 1406/2002/EC, de 27 de junho de 2002 e ficou operacional em 2003. De acordo com as informações disponibilizadas no *site* da EMSA, nessa altura foi decidido que a Agência deveria ser responsável por estabelecer e operar o novo sistema de monitorização de tráfego marítimo, que seria denominado SafeSeaNet. O processo foi iniciado em 2004, tendo passado por diversos estágios, tornando-se completamente operacional em 2009.

O sistema SafeSeaNet encontra-se em permanente evolução sendo que se encontra atualmente na sua versão 3.

Através da adoção da **Diretiva 2002/59/CE** foi estabelecido um sistema de intercambio de informação de escalas e cargas de navios na união, SafeSeaNet versão 1, que pretendia melhorar a informação disponível, tendo em vista o aumento da segurança marítima, a segurança marítima e portuária, a proteção ambiental e a otimização e eficiência do transporte marítimo. O sistema inicialmente previa a notificação de escalas de navios que iriam demandar qualquer porto comunitário, independente da origem. Nesta mesma Diretiva encontrava-se o também obrigatório o reporte de cargas hazmat, quando os navios com destinos a portos EU as carregassem. Nesta altura encontrava-se também presente o reporte de posições de navios, quando possível.

Tendo o sistema evoluído, face às necessidades operacionais, foi através da implementação do terceiro pacote de segurança marítima, no qual se incluía a **Diretiva 2009/17/CE**, que se integraram algumas das capacidades e necessidades existentes, e se tornou o sistema ainda mais utilizável para efeitos de segurança marítima, e da otimização do transporte através da integração do mesmo com o sistema de gestão das inspeções do porto (*port state control*), que se encontra alinhado com a **Diretiva 2009/16/CE**, e cujo agendamento é efetuado com base nas escalas reportadas pelos Estados-Membros, de acordo com determinadas regras. Assim, a grande alteração foi a obrigatoriedade das escalas de determinado navio, serem reportadas em vários momentos distintos, até às 72 horas, até às 24 horas e nos momentos de chegada (ATA) e de partida (ATD). A este ciclo de informações e incremento das mesmas, dá-se o nome de mensagem *PortPlus*, que veio substituir as mensagens de escala e de carga existentes. Também nesta altura se melhorou e integrou a informação possível de AIS no sistema, bem como a notificação de incidentes marítimos e portuários distribuídos. Este foi o SafeSeaNet versão 2.

Desde esta Diretiva que já foram tomados vários passos operacionais, tendo sido implementado um sistema suportado em ambiente gráfico - SafeSeaNet *Graphical Interface* - que permite de forma gráfica e bastante “*user friendly*” efetuar o acompanhamento da informação disponível. O desenvolvimento desta interface gráfica veio permitir que a informação fosse apresentada em cartas náuticas, facilitando uma rápida visão geral das atividades nas áreas de interesse de cada utilizador. Foi igualmente revista alguma da informação trocada.

Entretanto, com a adoção da **Diretiva 2010/65/CE** que embora não se referindo especificamente ao SafeSeaNet provoca algumas alterações no mesmo, nomeadamente a adoção da troca de informação de proteção (ISPS) e resíduos (*waste*), foi adotada a versão 3 do SafeSeaNet que entrou em produção em junho de 2015.

Reconhecendo todo o potencial deste sistema e da rede já criada entre os Estados-Membros, foi adotada a **Diretiva 2014/100/CE** que estabelece que o SafeSeaNet será o sistema comunitário para troca de informação marítima, reforçando assim o papel deste sistema, tendo em vista a integração, reaproveitamento e redução de custos, com o objetivo de melhorar a resposta operacional.

3.2 Legislação comunitária

Como já vimos, a instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios surge com a **Diretiva 2002/59/CE**. Esta Diretiva foi alterada em Maio de 2009 pelas **Diretivas 2009/17/CE** e **2009/18/CE**, em Fevereiro de 2011 pela **Diretiva 2011/15/UE** e em Outubro de 2014 pela **Diretiva 2014/100/UE**.

A **Diretiva 2002/59/CE** da União Europeia (UE) institui um sistema de acompanhamento e intercâmbio de informações no âmbito do tráfego de navios que visa reforçar a segurança marítima, a segurança portuária e do transporte marítimo, a proteção do ambiente e preparação para a poluição. Permite também a troca e partilha de informações suplementares a fim de facilitar a eficácia do tráfego e do transporte marítimos. Estabelece que os Estados-Membros devem assegurar um acompanhamento e tomar todas as medidas necessárias e adequadas para garantir que os comandantes, operadores ou agentes de navios, assim como os carregadores ou proprietários de carga perigosa ou poluente transportada a bordo desses navios, cumpram os requisitos previstos na presente Diretiva.

A **Diretiva 2009/17/CE** do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Abril de 2009 que altera a **Diretiva 2002/59/CE** relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios.

A **Diretiva 2009/18/CE** do parlamento europeu e do conselho de 23 de Abril de 2009 que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no sector do transporte marítimo e que altera as **Diretivas 1999/35/CE** do Conselho e **2002/59/CE** do Parlamento Europeu e do Conselho.

A **Diretiva 2014/100/UE** da Comissão de 28 de outubro de 2014 altera a **Diretiva 2002/59/CE** do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios.

3.3 Autoridades envolvidas e responsabilidades

O IFCD estabelece os limites que os utilizadores do SSN terão nos direitos de acesso às informações, em função dos cargos a que se encontram associados.

Os participantes previstos no sistema são a Autoridade Competente Nacional (ACN/NCA), o administrador NCA, a autoridade para a janela única nacional (*national single window*), as Estações Costeiras (CST), as Autoridades Portuárias (POR), O controlo de Estado do Porto (PSC – *Port State Control*), a Autoridade para os resíduos (*waste*), a autoridade para a proteção e outros. Existem ainda os utilizadores com responsabilidades ao nível da EMSA e União Europeia e ainda o Administrador do SSN Central.

A autoridade competente nacional (NCA) é responsável por identificar os utilizadores e autoridades de cada estado membro, podendo definir direitos de acesso, desde que estes não ultrapassem os direitos definidos no IFCD, para cada cargo, tal como indicado na Tabela 1.

ACCESS RIGHTS \ ROLES		NCA	NCA_ADMIN	SINGLE WINDOW	CST	POR	PSC	Waste Options: [port]	Security Options: [port]	OTH	SSN_ADMIN	EMSA_EC
Data Providing	Port call	X [country]	X [country]	X [country]	X [country]	X [port]	X [country]			X [country]		
	Hazmat	X	X	X								
	Waste	X	X	X								
	Security	X	X	X								
	MRS position	X [area]	X [area]		X [area]					X [area]		
	AIS position	X	X		X							
	Incident	X	X		X	X	X			X		
	Exemptions	X	X							X		
Data Requesting	Port call	X	X	X	X	X [port]	X	X	X	X	X	X
	Hazmat	X	X	X	X	X [port]	X	X	X	X	X	X
	Waste	X	X	X	X	X [port]	X	X	X	X	X	X
	Security	X	X	X	X		X		X	X	X	X
	MRS position	X	X	X	X	X [port]	X	X	X	X	X	X
	AIS position	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Incident	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Ship IDs	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Tabela 1- Direitos de acesso máximos para cada tipo de utilizador no sistema SSN
(Fonte: Interface and Functional Control Document Version 1.1.1, 2014).

3.4 Tipos de Mensagens e Notificações

No sistema SSN existem diversos tipos de mensagem. Temos as notificações que transmitem informação e informam sobre a existência de informação adicional disponível, temos as mensagens de pedidos de informação e as mensagens de resposta a esses pedidos, e temos ainda os recibos que são enviados sobre cada mensagem.

A figura 4 mostra uma visão geral da sequência de mensagens utilizada no SSN.

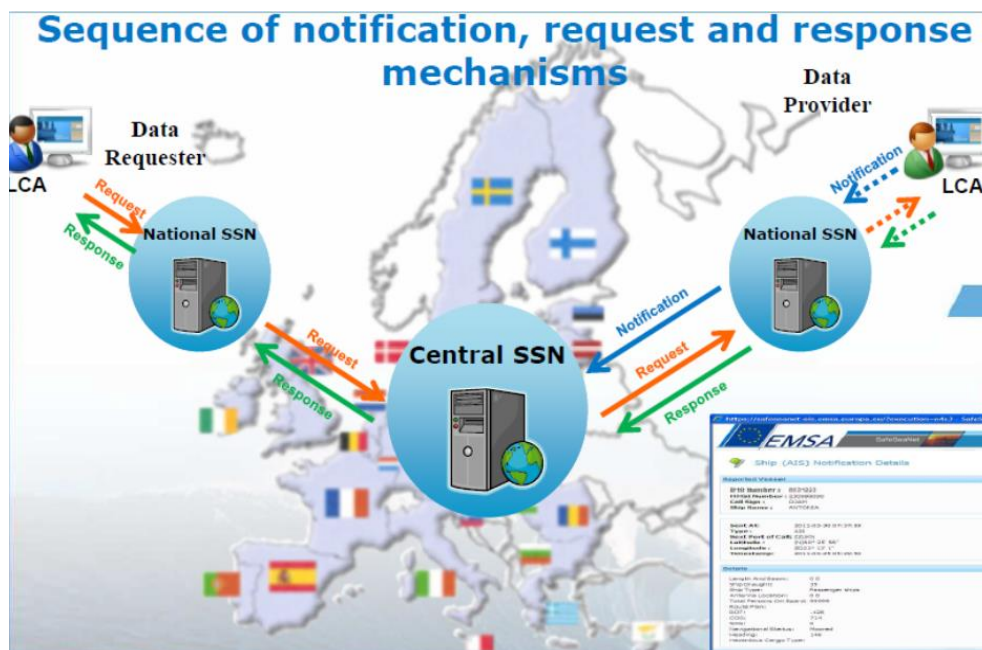


Figura 4 - Visão geral da sequência de mensagens
(Fonte: Roel Hoenders, SSN, 2012)

3.4.1 Notificações de navio (Ship Notification)

Existem dois tipos de notificação associadas aos navios, que são as notificações AIS e as notificações MRS.

3.4.1.1 Ship Notification AIS

As notificações AIS (*Automatic Identification System*) resultam das informações transmitidas automaticamente pelos equipamentos existentes a bordo dos navios. Esses dados são

recebidos por estações costeiras nos Estados-Membros, que, em alguns casos, as enviam para servidores regionais, que reenviam os dados para o EIS (*European Index Server*).

No caso de Portugal, as informações AIS são recebidas por recetores que se encontram instalados ao longo da Costa de Portugal continental. A informação relativa aos arquipélagos dos Açores e da Madeira é recolhida por um sistema denominado REDAIS. Todos estes dados são reencaminhados para um servidor regional no Mediterrâneo – MARES, que por sua vez alimenta o EIS (*European Index Server*) do SafeSeaNet Central.

Essa informação fica disponível em ambiente gráfico que pode ser acedido através do portal da EMSA. A figura 5 mostra a identificação do navio e a correspondente estrutura da mensagem eletrónica SSN.

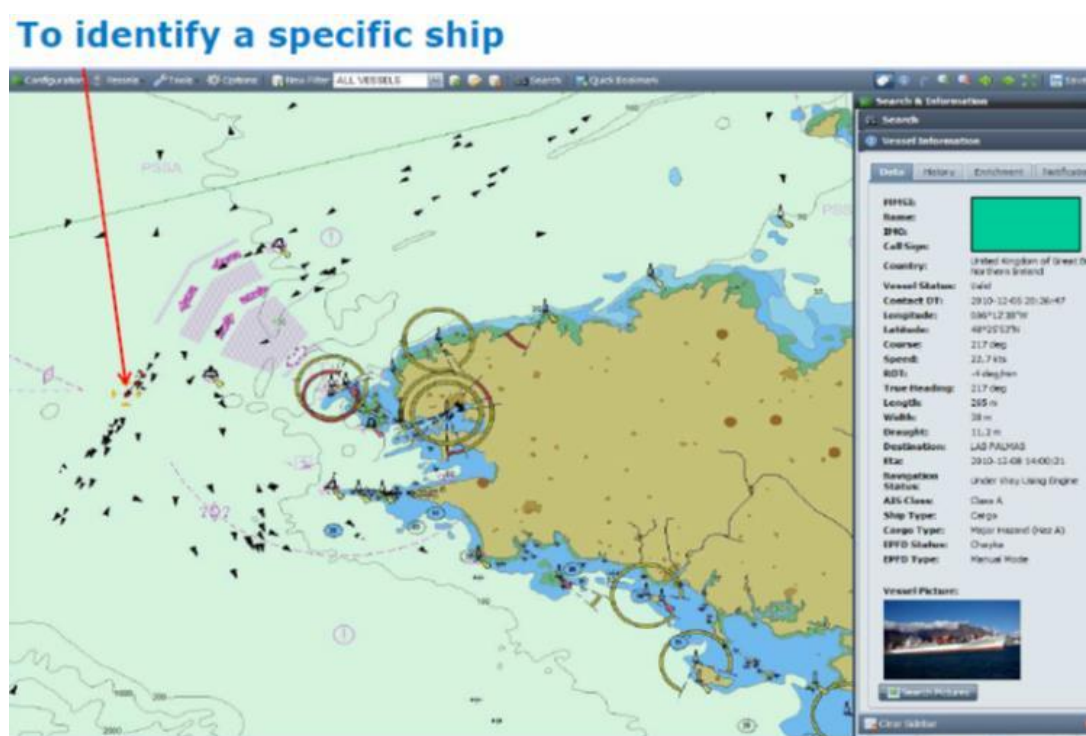


Figura 5 – Identificação do navio e estrutura da mensagem eletrónica SSN
(Fonte: Roel Hoenders, SSN, 2012)

3.4.1.2 Ship Notification MRS

As notificações MRS são as que resultam das notificações obrigatórias que são efetuadas pelos navios às estações costeiras. Os sistemas de notificação obrigatória podem ser nacionais ou regionais, com responsabilidades de um ou mais países.

Na tabela que se segue são apresentados os sistemas de notificação obrigatória em vigor nas águas da EU em 31 de Agosto de 2015, sendo que aparecem a vermelho aqueles cuja informação não se encontra ainda disponibilizada no sistema SSN.

MRS	Area	Member States and 3 rd Countries
ADRIREP	Adriatic Sea	Italy, Slovenia, Croatia and Montenegro
BAREP	Barents Sea	Norway and Russia
BELTREP	Great Belt	Denmark
BONIFREP	Strait of Bonifacio (only DPG)	France, Italy
CALDOVREP	Dover Strait/ Pas de Calais	France and United Kingdom
CANREP	Canary Islands (only for ships carrying heavy grade oils)	Spain
COPREP	Coast of Portugal	Portugal
FINREP	Finisterre (NW Coast of Spain)	Spain
GDANREP	Gulf of Gdansk	Poland
GIBREP	Strait of Gibraltar	Spain
GOFREP	Gulf of Finland	Estonia, Finland and Russia
MANCHREP	Off Les Casquets/ La Manche	France
OUESSREP	Off Ouessant	France
SOUNDREP	The Sound	Denmark, Sweden
TRANSREP	South & South West coast of Iceland	Iceland
WETREP	EU Atlantic Coast (only for ships carrying heavy grade oils)	Belgium, France, Ireland , Portugal , Spain and United Kingdom

Tabela 2 - MRS em vigor nas águas da EU em 31 de Agosto de 2015

(Fonte: EMSA)

Como podemos constatar, existem dois sistemas de notificação obrigatória de navios em que Portugal participa: O WETREP e o COPREP, cuja receção é da responsabilidade do Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente.

- O WETREP não está atualmente a ser integrado no sistema SafeSeaNet. As mensagens são recebidas por mail, fax, VHF e, eventualmente, por telefone e são comunicadas aos restantes países por e-mail, mas não são integradas as respetivas mensagens no ACN/SSN/EIS.

Na Figura 6 podemos observar um exemplo de uma mensagem WETREP.

```
WETREP/SP//  
A/ [REDACTED] //  
B/040016Z OCT14//  
C/4125N/01125W//  
E/015//  
F/114//  
G/SANTA CRUZ DE TENERIFE//  
I/ROTTERDAM/071000Z OCT14//  
P/JUBARTE P-57 CRUDE OIL/143910.776 M.T./API 17.0/UN NO.1267/IMO CLASS 3//  
T/[REDACTED]668565//  
W/24//  
X/UNDERWAY//
```

Figura 6 - Exemplo de WETREP recebido por e-mail
(Fonte: CCTMC)

- O COPREP é um sistema de notificação obrigatória instituído na costa de Portugal. As mensagens podem ser recebidas por VHF, *mail*, fax ou telefone. Os dados são introduzidos na aplicação SINAV (sistema de Informação e Navegação que está ligado à Base de Dados Nacional de Navegação Marítima) que, quando o navio cruza a linha de limite da área COPREP envia essa informação para o SafeSeaNet.

Na figura 7 podemos observar um exemplo de uma notificação COPREP, e na figura 8 temos uma imagem com os limites da área onde esta notificação é obrigatória.

```
COPREP  
A/ [REDACTED]//  
C/ 42 40.3N/010 12.9W//  
E/ 180//  
F/ 12.5//  
G/ TESS UK//  
H/ 120500Z NOV2014//  
H/ 3945N/01011.5W//  
I/ CEUTA/131300Z NOV2014//  
P/ ACRYLONITRILE 5500.941MT/IMDG 3/UN NO.1093/MARPOL CAT Y//  
Q/ NO DEFECTS//  
W/ 17 CREW MEMBERS ONBOARD//  
X/ NNNN//
```

Figura 7 - Exemplo de COPREP recebido por e-mail
(Fonte: CCTMC)



Figura 8 - Limites da área COPREP
(Fonte: Admiralty List of Radio Signals)

3.4.2 Notificações de incidentes (*Alert Notification*)

De todas as mensagens partilhadas entre Estados-Membros, as informações relativas a incidentes serão aquelas de cujo objetivo e relevância serão mais imediatos, já que se referem a acontecimentos que podem pôr em causa a segurança de pessoas, de navios e do meio ambiente.

De fato, como já vimos, na **Diretiva 79/116/CEE** de 1978, que se aplicava apenas aos navios tanques, não prevendo ainda uma partilha regular das informações relativas aos navios, viagens e cargas, previa ainda assim no seu artigo 2º que *“Qualquer Estado-Membro cujas autoridades competentes tenham sido informadas, por força do artigo 1º [comunicação do navio ou do piloto] ou por qualquer outra razão, de fatos que originem ou aumentem para um outro Estado-Membro o risco de pôr em perigo certas zonas marítimas e costeiras,*

tomará as medidas necessárias para informar desse fato, tão cedo quanto possível, o Estado-Membro em causa.”

A **Diretiva 2002/59/CE** define no seu artigo 16º quais os navios que devem ser considerados de risco potencial para a navegação ou ameaça para a segurança marítima, de pessoas ou do ambiente, estabelecendo que os centros costeiros com informações relevantes as devem comunicar aos Estados-Membros situados na rota prevista do navio, assim como, os Estados-Membros que recebam essas comunicações as devem transmitir às autoridades portuárias e/ou outras. No seu artigo 21º alarga esta informação à divulgação via rádio na área em causa, à informação de outro Estado-Membro que o solicite, por razões de segurança, ou qualquer outro Estado-Membro com “risco de certas zonas marítimas e costeiras ficarem em perigo”. O artigo 22º estabelece que cada Estado-Membro deverá designar as autoridades que deverão receber as notificações.

Para harmonizar os procedimentos de troca de informações neste âmbito entre os diferentes utilizadores do sistema SafeSeaNet foi criado por um grupo de trabalho do SSN um documento intitulado “*IR Guidelines*”, em Novembro de 2010, cuja versão atual foi aprovada em Outubro de 2012.

As notificações de incidentes aplicam-se aos navios de tonelagem bruta superior a 300, com exceção dos navios de guerra e pesca ou recreio com menos de 45 metros.

Os tipos de incidentes que devem ser reportados ao SSN podem ser encontrados nos artigos 16 e 17 da **Diretiva 2002/59/CE**. Uma notificação de incidente deve ser criada nos seguintes casos:

- a) Notificações relacionadas com a segurança ou navegabilidade do navio (SITREP)
- b) Notificações relacionadas com o meio ambiente (POLREP)
- c) Notificações de contentores ou embalagens à deriva no mar (LostFoundObjects)
- d) Outros (OTHERS):
 - Navios que não cumpriram com obrigações de notificação e informação
 - Navios que não cumpriram com sistemas de roteamento e VTS
 - Navios a quem foi recusada a entrada em portos dos Estados-Membros
 - Resultados das inspeções efetuadas de acordo com o artigo 16.3

- Navios que não notificaram se têm ou não certificados de seguro ou garantias financeiras obrigatórias
- Navios reportados por pilotos ou autoridades portuárias como tendo anomalias visíveis

As notificações de incidentes podem ser distribuídas para alguns Estados-Membros (através de um envio de uma mensagem para um determinado grupo de utilizadores do SSN) ou podem ser simplesmente submetidas ao SSN, ficando disponíveis para consulta. O intercâmbio de dados tem de ser eletrónico e os sistemas de comunicação devem permitir que a informação seja transmitida 24 horas por dia.

A autoridade responsável pelo envio da notificação de incidente é que terá de decidir como partilhar a informação em função da natureza da notificação.

3.4.3 Notificação PortPlus

As notificações denominadas de *PortPlus* são as referentes à informação relacionada com as escalas dos navios nos portos dos Estados-Membros da União Europeia. Esta notificação tem informação diversa agregada, informação que é gerada em diferentes momentos temporais pelo que, a cada escala estão associadas sucessivas mensagens.

A primeira mensagem associada a cada escala será uma mensagem prévia à chegada (*pre-arrival notification*) com uma antecedência mínima de 72 horas no caso de navios elegíveis para uma inspeção expandida do Estado do porto, ou de 24 horas para todos os outros navios que escalem portos Europeus.

Esta mensagem poderá ter depois sucessivas atualizações, sendo no mínimo necessário uma notificação de chegada (ATA – *Actual Time of Arrival*) e uma notificação de partida (ATD – *Actual time of departure*).

A notificação de carga perigosa ou poluente a bordo de um navio a sair de um porto Europeu, ou com destino a um porto Europeu, também é efetuada através da notificação *PortPlus*. A figura 9 mostra o fluxo da informação de relato obrigatório de cargas perigosas.

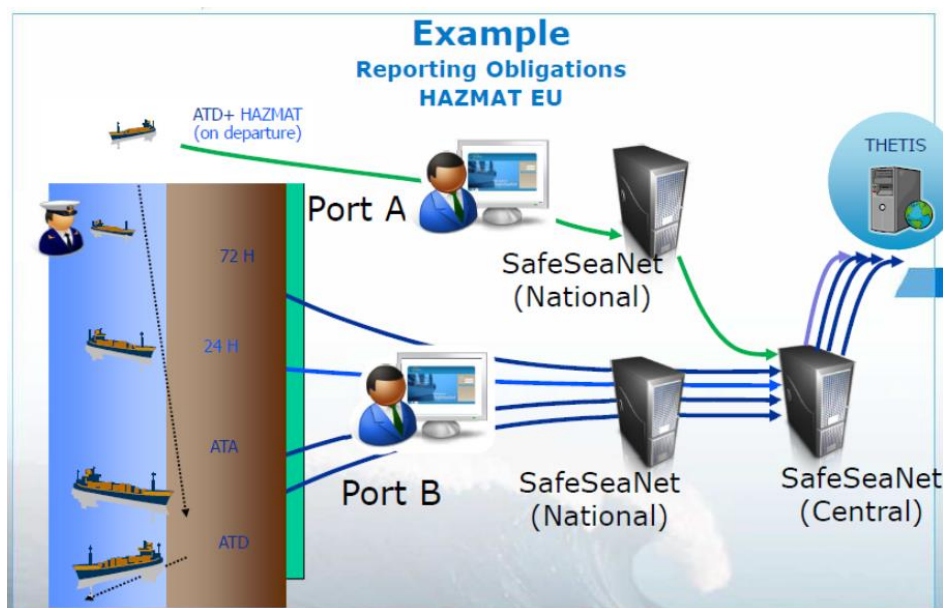


Figura 9 – Fluxo da informação de relato obrigatório de cargas perigosas (Fonte: Roel Hoenders, SSN, 2012).

A versão 3 do SafeSeaNet prevê que a informação relativa aos resíduos (*waste*) e à proteção do navio (*security*) também seja integrada na mensagem *PortPlus*.

As atualizações são permitidas até 120 dias após a data de envio da primeira mensagem

3.4.4 Isenção de Notificação

A possibilidade de haver casos que justificassem a isenção na obrigatoriedade de notificação sempre existiu:

- Na **Diretiva 79/116/CEE** (derrogações em caso de as condições do tráfego o exigirem ou permitirem)
- Na **Diretiva 93/75/CEE** (derrogação para serviços regulares com viagem inferior a uma hora)

No sistema SSN, a informação sobre isenções passou a estar referida nas funcionalidades obrigatórias descritas no IFCD, a partir de 2014. As isenções podem ser de diferentes tipos (*security*, *waste*, *hazmat*) e são passadas em determinadas condições. De acordo com a legislação comunitária, as isenções encontram-se definidas no artigo 15º da **Diretiva 2002/59/CE** (revista).

Em 2014 encontramos apenas 16 isenções registadas no SafeSeaNet. São referentes a diferentes navios mas provenientes de uma única autoridade responsável e o tipo de isenção foi *security*.

3.4.5 Pedidos e Respostas

Dado grande parte da informação ficar armazenada nos sistemas locais de origem, sendo apenas notificada a existência dessa informação, o sistema prevê os mecanismos de solicitação e resposta de dados, para os diferentes tipos de informação partilhada.

A figura 10 dá-nos o fluxo de comunicação XML entre o requerente, o sistema SSN Central e o detentor da informação.

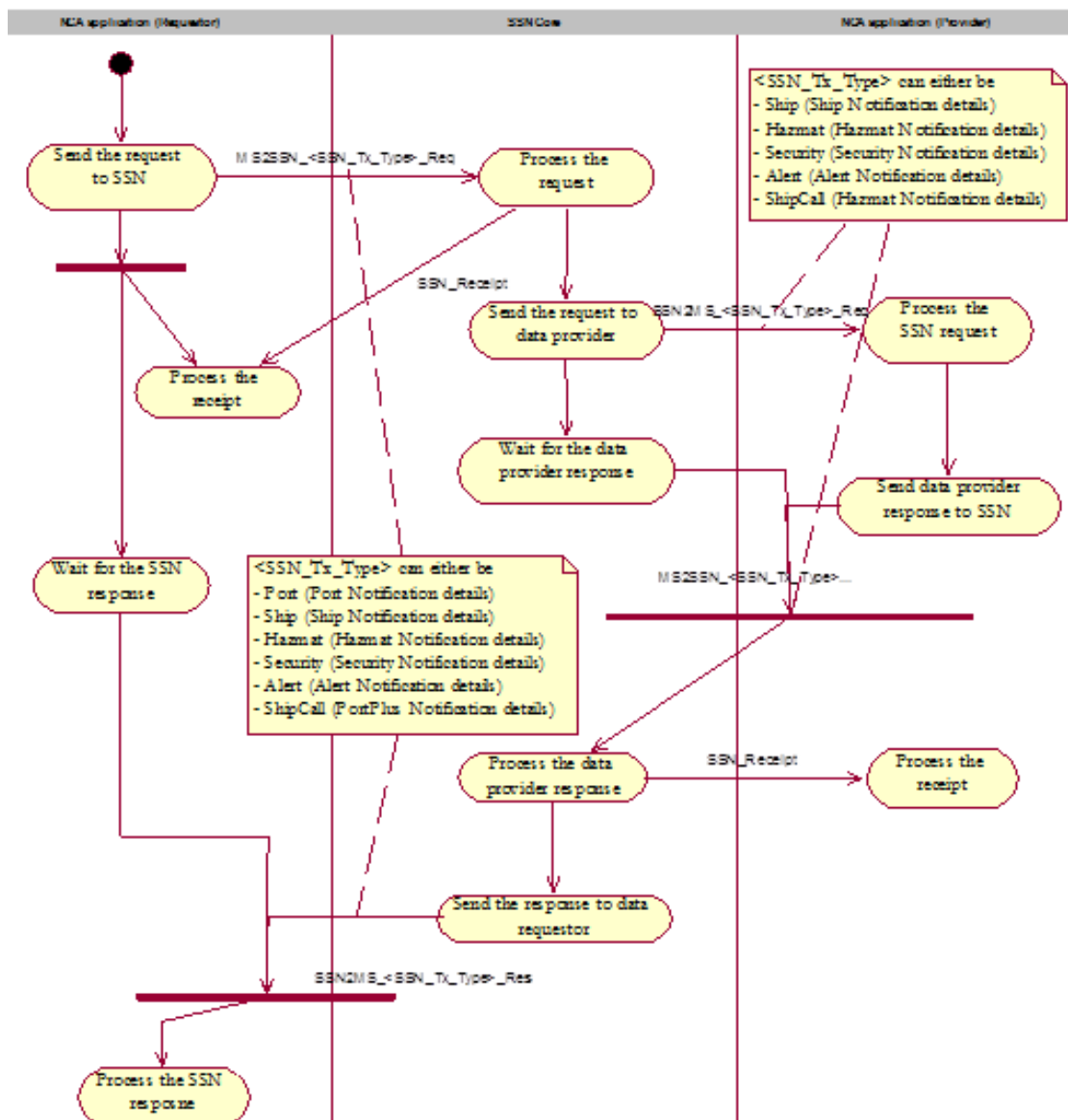


Figura 10 – Fluxo de comunicação XML entre o requerente, o sistema SSN Central e o detentor da informação

(Fonte: SafeSeaNet – EMSA XML Reference Guide – v. 2.08)

• Ship Req e Ship Res

A mensagem do tipo Ship_Req é utilizada por um Estado Membro quando este pretende os detalhes da última notificação de navio para um determinado navio.

O pedido é efetuado pelo Estado Membro que necessita da informação ao SSN Central. O SafeSeaNet envia um pedido ao Estado Membro detentor da informação requerida, e seguidamente reencaminha a resposta recebida para o Estado Membro que solicitou a informação.

Na Figura 11 podemos observar as mensagens envolvidas neste fluxo.

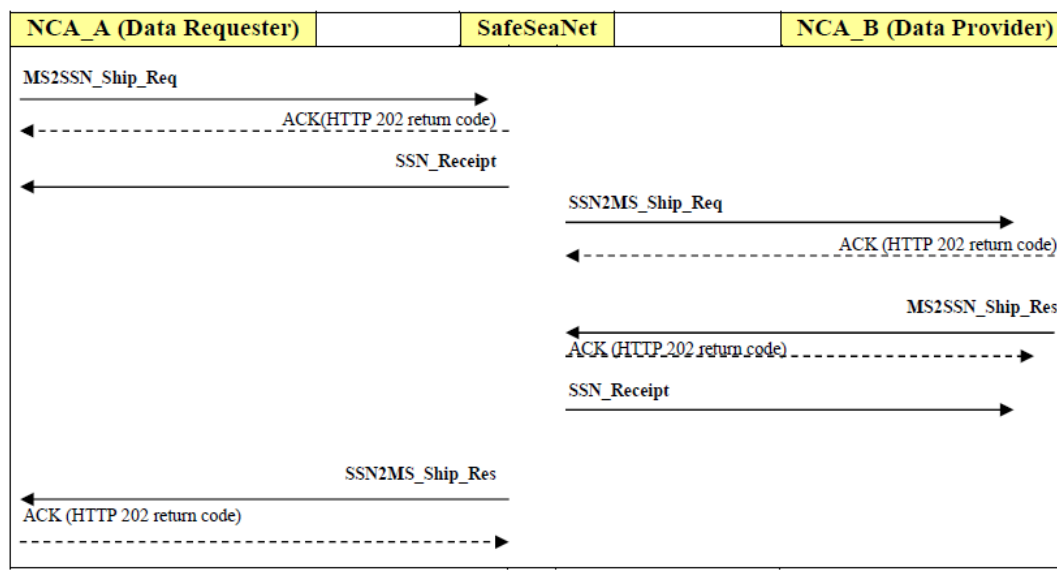


Figura 11- Fluxo de mensagens de pedido e resposta de detalhes de notificação de navio
(Fonte: SafeSeaNet – EMSA XML Reference Guide – v. 2.08)

- **Alert Req e Alert Res**

As notificações de incidentes, como já vimos, quando são criadas e enviadas para o SSN, podem ser ou não distribuídas. Caso sejam distribuídas podem, ou não, ser reencaminhados para os diferentes SSN nacionais. No entanto, assim que são enviadas para o SSN ficam disponíveis para consulta, e podem ser efetuados pedidos sobre esses incidentes. A figura 12 mostra o fluxo da informação nos pedidos e respostas em casos de incidentes ou acidentes.

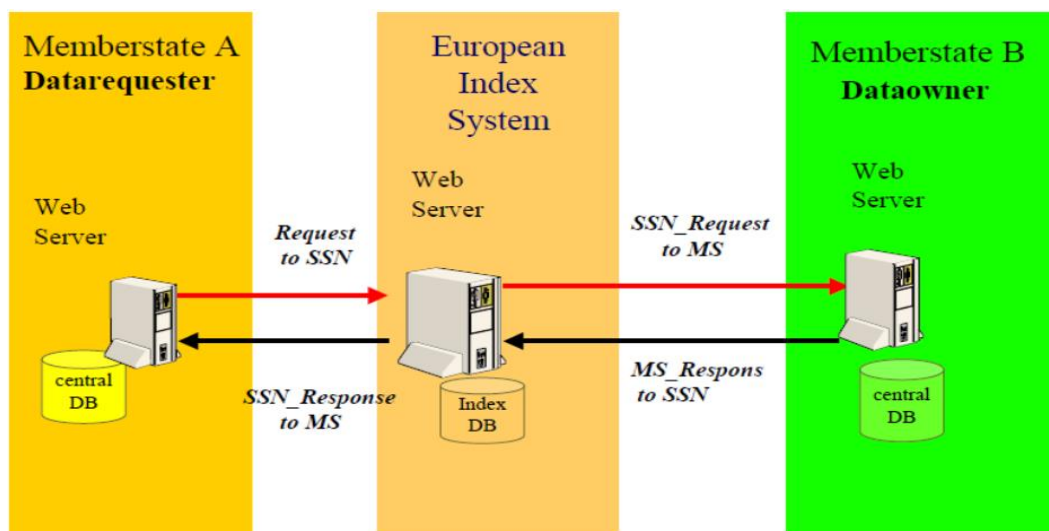


Figura 12 – Fluxo da informação de pedidos e respostas em casos de incidentes ou acidentes (Fonte: German Federal Waterways Administration, Werner Brunet and Ralph Neuhaus).

A figura 13 mostra o fluxo da informação de múltiplos pontos de contato entre Estados-Membros e o sistema central (index DB).

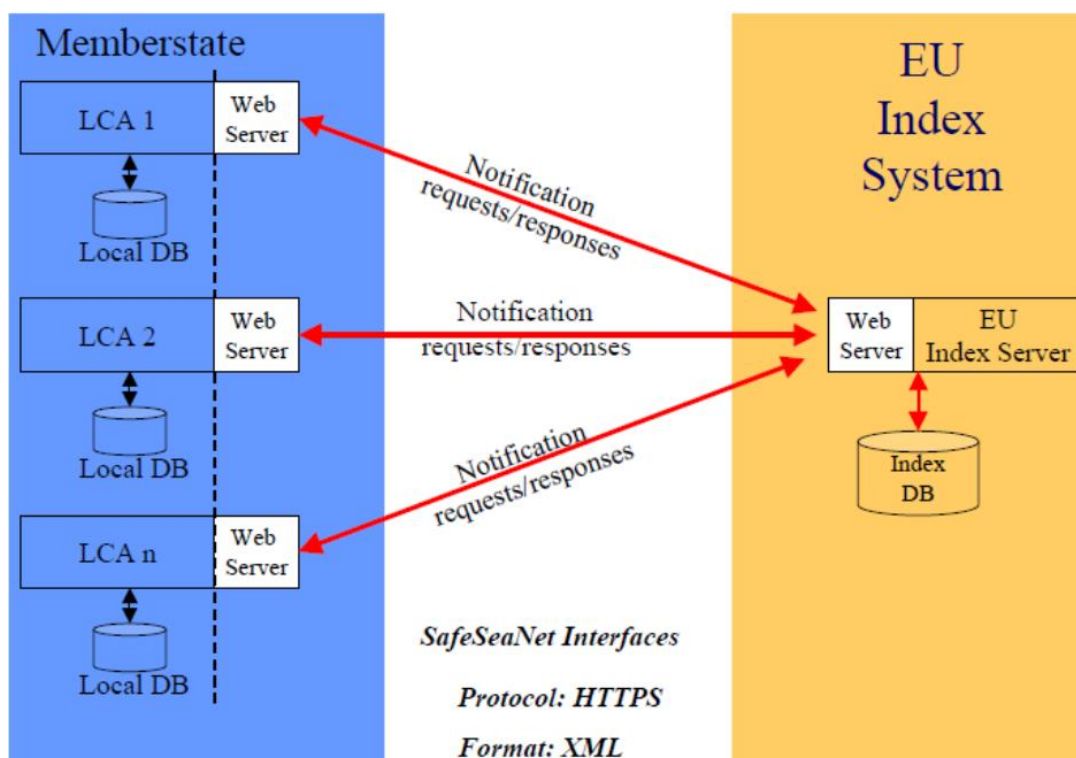


Figura 13 – Fluxo da informação de múltiplos pontos de contato (Fonte: German Federal Waterways Administration, Werner Brunet and Ralph Neuhaus).

A distribuição de incidentes só deve ser efetuada se a informação for de fato relevante para os seus destinatários, já que o excesso de aviso vai provocar um efeito oposto ao pretendido.

Um Estado-Membro pode solicitar ao SSN detalhes de Incidentes, podendo utilizar a Interface disponível no portal da EMSA, ou utilizando o sistema XML, tal como descrito na Figura 14.

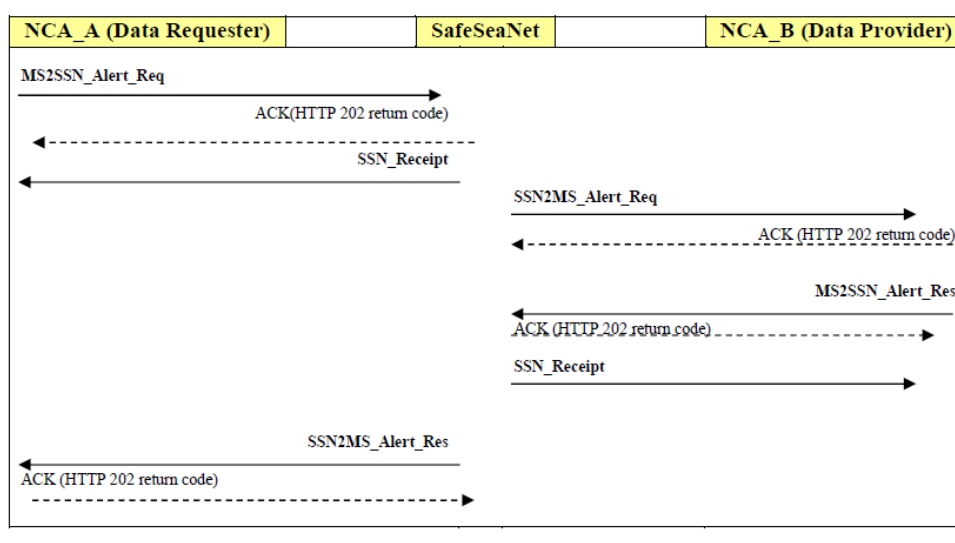


Figura 14 - Fluxo de mensagens de pedido e resposta de detalhes de incidentes
(Fonte: SafeSeaNet – EMSA XML Reference Guide – v. 2.08)

- **ShipCall Req e ShipCall Res**

As mensagens do tipo **ShipCall_Req** são utilizadas para solicitar informação de escala de um navio, ou seja para solicitar o detalhe da informação que é transmitida pelas mensagens *PortPlus*.

Dado que toda a informação da *PortPlus*, com exceção dos detalhes Hazmat, é transmitida e arquivada no servidor SSN Central, quando um Estado Membro solicita detalhes relativos a uma determinada escala, a resposta (**ShipCall_Res**) é dada diretamente pelo SSN Central, tal como se pode observar na Figura 15.

Flow of XML messages when 'NCA A' (Data requester) asks for **ships' calls related details**. SafeSeaNet responds to the request directly by extracting the details from its database

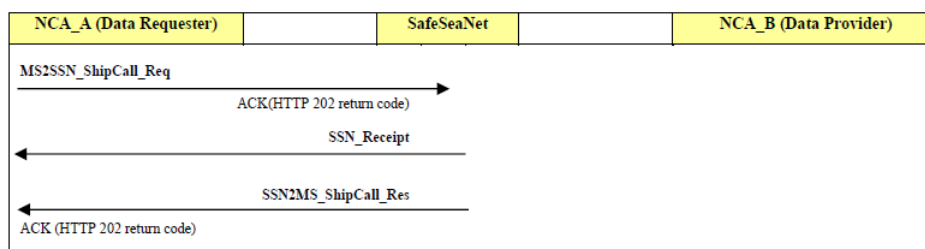


Figura 15 - Fluxo de mensagens de pedido e resposta de detalhes de escala
(Fonte: SafeSeaNet – EMSA XML Reference Guide – v. 2.08)

Caso o requerente solicite detalhes Hazmat, o SSN Central terá de solicitar essa informação ao detentor dos dados, para depois reencaminhar a resposta ao requerente. Este fluxo encontra-se esquematizado na Figura 16.

Flow of XML messages when the 'NCA A' (Data requester) asks for **HAZMAT details**. SafeSeaNet need to ask first the *data provider* for sending the details and then forward the details to the data requester.

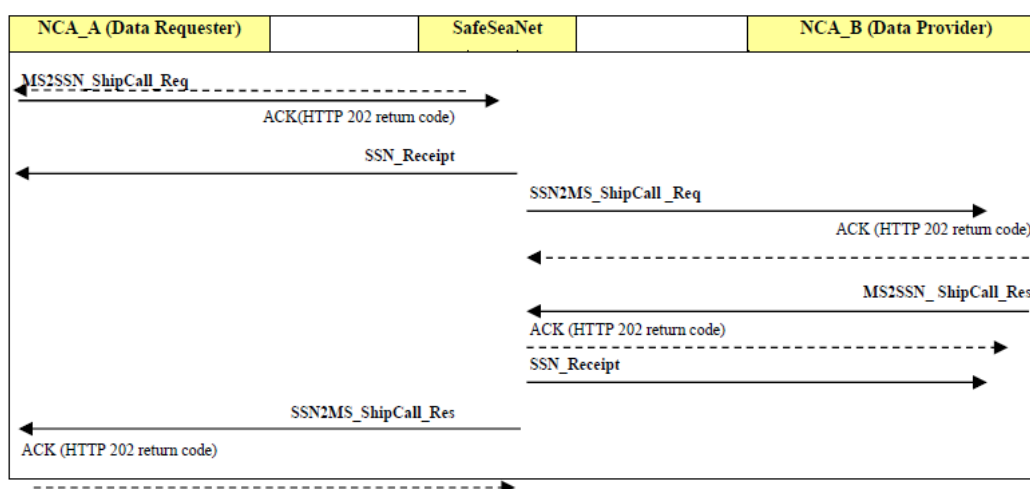


Figura 16 -Fluxo de mensagens de pedido e resposta de detalhes de Hazmat
(Fonte: SafeSeaNet – EMSA XML Reference Guide – v. 2.08)

3.4.6 Recibos

Todas as mensagens trocadas no sistema SSN são acompanhadas por um recibo no sentido inverso. Neste recibo é indicado se a mensagem foi recebida e processada corretamente ou se foi detetado algum erro. O objetivo da mensagem de recibo é duplo:

- Tem de ser enviado pelo SafeSeaNet como mensagem de confirmação (indicando se a mensagem de notificação cumpre ou não com o correspondente XSD e se foi ou não processada e validada com sucesso) para todas as mensagens de notificação (MS2SSN_<SSN_Tx_Type>_Not) recebidas dos Estados-Membros.
- Tem de ser enviado como mensagem de confirmação (indicando se a mensagem de request cumpre ou não com o correspondente XSD) para todas as mensagens de request (MS2SSN_<SSN_Tx_Type>_Req) recebidas dos Estados-Membros.
- Tem de ser enviado como mensagem de confirmação (indicando se a mensagem de resposta cumpre ou não com o correspondente XSD) para todas as mensagens de resposta (MS2SSN_<SSN_Tx_Type>_Res ou SSN2MS_<SSN_Tx_Type>_Res)
- Tem de ser enviado como mensagem de confirmação (indicando se a mensagem de *incident report* distribuído cumpre ou não com o correspondente XSD) como um aviso de receção para todas as mensagens de *Incidentdetail* (SSN2MS_IncidentDetail_Tx)
- No caso de alguma destas mensagens cumprir com o correspondente XSD ou se a mensagem de notificação tiver sido processada e validada com sucesso o *status code* da mensagem de recibo será “OK”
- No caso de alguma destas mensagens não cumprir com o correspondente XSD ou se a notificação for inválida o *status code* da mensagem de recibo será “InvalidFormat”

Na figura 17 encontram-se esquematizados os casos de envio desta mensagem.

NCA_A	SafeSeaNet	NCA_B
MS2SSN_<SSN_Tx_Type>_Not →		
SSN_Receipt ←		
	MS2SSN_<SSN_Tx_Type>_Req ←	
	SSN_Receipt →	
MS2SSN_<SSN_Tx_Type>_Res →		
SSN_Receipt ←		
	If Invalid SSN2MS_<SSN_Tx_Type>_Res →	
	SSN_Receipt ←	
	SSN2MS_IncidentDetail_Tx →	
	SSN_Receipt ←	

Figura 17 – Casos em que o SSN_Receipt é enviado
(Fonte: SafeSeaNet – EMSA XML Reference Guide – v. 2.08)

4 O SafeSeaNet Nacional (SSNP)

A componente nacional do sistema SafeSeaNet (SSNP) integra a informação proveniente do posicionamento dos navios e dos atos declarativos efetuados nos portos nacionais, através de uma interface informacional que liga a Base de Dados Nacional de Navegação Marítima (BDNNM), existente no Centro de Controlo de Tráfego Marítimo do Continente, aos sistemas de gestão portuária (SGPs) batizados de Janelas únicas Portuárias. A Base de Dados Nacional de Navegação Marítima, por sua vez, está ligada ao servidor central europeu do SafeSeaNet, conforme estabelecido legalmente e gerido pela Agência Europeia de Segurança Marítima. (DL nº 218/2012)

4.1 Legislação Nacional

A **Diretiva 2002/59/CE** foi transposta para a ordem jurídica interna através do **Decreto-Lei nº 180/2004**, de 27 de Julho. Este Decreto-Lei foi posteriormente alterado pelo **Decreto- Lei nºs 236/2004**, de 18 de Dezembro, pelo **Decreto-Lei nº 51/2005**, de 25 de Fevereiro, e pelo **Decreto-Lei nº 263/2009**, de 28 de Setembro.

Na sequência da **Diretiva 2009/17/CE**, aprovada no âmbito do denominado «III Pacote de Segurança Marítima» e que altera a referida **Diretiva 2002/59/CE** foi feita a transposição dessa Diretiva e simultaneamente alterado o **Decreto-Lei nº 180/2004**, de 27 de Julho, através do **Decreto-Lei nº 52/2012**, de 7 de Março. Dadas a relevância e a extensão das alterações introduzidas, ao **Decreto-Lei n.º 180/2004**, de 27 de Julho, este é republicado em anexo, no **Decreto-Lei nº 52/2012** de 7 de Março.

4.2 Arquitetura do sistema

A ligação para troca de dados no âmbito das escalas, cargas e segurança marítima implementada entre os portos e o SSNP é realizada através da chamada “VPN Portuária”, que é uma rede privada utilizada pelas autoridades locais e nacionais neste domínio e apenas para este efeito. Para as administrações portuárias dos portos de Lisboa, Sines, Setúbal e Leixões existe ainda uma redundância via ligações micro-ondas (rede proprietária do Sistema VTS via tecnologia rádio) dedicadas do Sistema VTS do Continente às instalações destas Autoridades Portuárias.

A tecnologia implementada no interface é suportada pela utilização de serviços web que são um conjunto de funções passíveis de serem invocadas através de um ambiente web, recorrendo ao protocolo SOAP.

Este protocolo para intercâmbio de mensagens entre aplicações oferece mecanismos para definir a unidade de comunicação, mecanismos para lidar com erros, mecanismos de extensão que permite evolução e mecanismos entre mensagens SOAP e HTTP que permitem representar dados recorrendo a XML.

A interface entre os sistemas Externos e o SSNP será efetuada recorrendo à troca de mensagens XML, e a codificação utilizada para a troca de mensagens é o UTF-8.

Todo o interface XML entre a base de dados nacional de navegação marítima e os sistemas de gestão portuária, incluindo a gestão das comunicações é gerido pela DGRM através de um documento intitulado “Descrição das Interfaces Externas BDNNM” (versão 7.10 de 2014-10-06).

4.3 Entidades que interagem com o sistema SSNP

O sistema SSNP, que constitui a componente nacional do sistema SafeSeaNet tem diversos utilizadores, que tanto podem ser fornecedores de informação como recetores de informação.

- **Autoridade Competente Nacional (ACN)**

A Autoridade Competente Nacional é a DGRM, que é responsável pela gestão do sistema.

Funciona como fornecedora de informação através do VTS Costeiro (responsável pelas mensagens do tipo Ship_Not), mas também como recetora, já que gere igualmente a Base de Dados Nacional de Navegação Marítima, repositório de toda a informação enviada pelo sistema VTS, pelos sistemas de gestão portuária, e pelo SSN Central/EIS.

- **Autoridades Competentes Locais (ACLs)**

As Autoridades Competentes Locais são os portos, que comunicam com o SSNP através dos sistemas de gestão portuários.

São fornecedores de informação diversa relativa a navios e escalas, mas também podem funcionar como recetores no caso de terem sido efetuados pedidos de informação.

- **Outros utilizadores**

Os outros utilizadores são os sistemas externos de vigilância marítima (SIVICC CCCN e SIVICC CCCR), que funcionam apenas como recetores de dados. Utilizam apenas informação interna e o seu desempenho não será desenvolvido neste trabalho por não serem abrangidos pelas Diretivas que regulamentam o sistema em estudo.

4.4 Mensagens trocadas no SSNP e potenciais erros associados

Dos dados do sistema, verificamos que terão sido trocadas no SSNP, durante o ano de 2014, as mensagens representadas na tabela 3.

Descrição	Sistema	Total	Percentagem
Base de Dados Nacional	NMNDB	473070	37,51%
Porto de Aveiro	PTAVE	31845	2,52%
Porto de Cais do Pico	PTCDP	4007	0,32%
Porto do Caniçal	PTCNL	6495	0,51%
Porto de Faro	PTFAO	2001	0,16%
Porto da Figueira da Foz	PTFDF	13975	1,11%
Porto do Funchal	PTFNC	13302	1,05%
Porto da Horta	PTHOR	5323	0,42%
Porto de Lajes das Flores	PTLAJ	803	0,06%
Porto de Leixões	PTLEI	79512	6,30%
Porto de Lisboa	PTLIS	54282	4,30%
Autoridade Competente Nacional	PTNCA	163712	12,98%
Porto de Ponta Delgada	PTPDL	18940	1,50%
Porto da Praia da Graciosa	PTPRG	1941	0,15%
Porto de Portimão	PTPRM	1410	0,11%
Porto de Praia da Vitória	PTPRV	7843	0,62%
Porto de Porto Santo	PTPXO	7146	0,57%
Porto de Setúbal	PTSET	61567	4,88%
Porto de Sines	PTSIE	60764	4,82%
Porto de Viana do Castelo	PTVDC	5345	0,42%
Porto de Vila do Porto	PTVDP	2049	0,16%
Porto das Velas	PTVEL	5102	0,40%
Porto de Vila Real de Santo António	PTVRE	409	0,03%
Sistema de Vigilância Marítima 1	SIVI1	16460	1,31%
Sistema de Vigilância Marítima 2	SIVI2	8016	0,64%
SafeSeaNet	SSN	215898	17,12%
	TOTAL	1261217	100%

Tabela 3- Mensagens trocadas no ACN em 2014

No sistema temos duas nomenclaturas referentes à Autoridade Competente Nacional.

A razão de existirem duas nomenclaturas de interface NMNDB e PTNCA tem a ver com uma questão de gestão das viagens internas. Previamente à existência do SSN, já existia a intenção nacional de integrar a informação dos sistemas de gestão portuária com a Base de Dados Nacional de Navegação Marítima (BDNNM). A informação recebida dos SGPs servia então para gerir dentro do serviço VTS Costeiro as viagens e manobras existentes, que eram

também fundadas e reforçadas com a informação VTS de tempo real, com o objetivo de colocar num único local, a BDNNM, toda a informação relacionada com determinado navio em determinada escala/viagem.

Quando da integração do SSN no serviço VTS, tendo em consideração que a informação já trocada com os SGPs era mais rica, foi decidido manter uma dualidade, por forma a ser possível gerir de forma independente a informação interna e externa. Por isto as mensagens trocadas com os portos existem no formato SGP2BDNNM, e as mensagens trocadas com o sistema comunitário são MS2SSN.

Na análise da contabilização destas mensagens teremos de ter em conta que a aplicação ACN, onde estas mensagens são contabilizadas funciona como um intermediário inteligente entre o sistema SafeSeaNet Central/EIS e os diferentes utilizadores nacionais, que recebe, processa e envia mensagens, pelo que a cada ato declarativo, corresponde sempre uma entrada e uma saída, ou seja duas mensagens do SSNP. Assim, na realidade os atos declarativos a que se referem estas mensagens serão aproximadamente metade das apresentadas na tabela 3. Na realidade a contabilização dos atos declarativos será um pouco mais complicada, como se apresenta no Capítulo 6.

4.4.1 Mensagens rejeitadas e erros identificados na aplicação ACN

O sistema SSNP tem já vários mecanismos para prevenir erros e inconsistências nas mensagens enviadas pelos diferentes utilizadores. Como tal existem regras sobre as quais uma mensagem pode ser rejeitada, ou pode ser recebida e integrada no sistema, mas identificada como tendo um erro. Em qualquer dos casos o fornecedor da mensagem é notificado, e as mensagens terão de ser corrigidas e reenviadas.

Também pode acontecer a mensagem ser recebida como estando correta, com o respetivo recibo enviado, mas posteriormente ser detetado algum erro ou inconsistência, seja pelos nossos serviços, ou pelo sistema do SSN Central ou mesmo pelos serviços MSS da EMSA. Neste caso terá igualmente de ser informado o responsável pelo envio da mensagem, para que a mesma seja corrigida e reenviada.

Todas as mensagens que não tenham sido enviadas devido à inoperabilidade temporária de qualquer sistema têm igualmente que ser arquivadas para reenvio posterior.

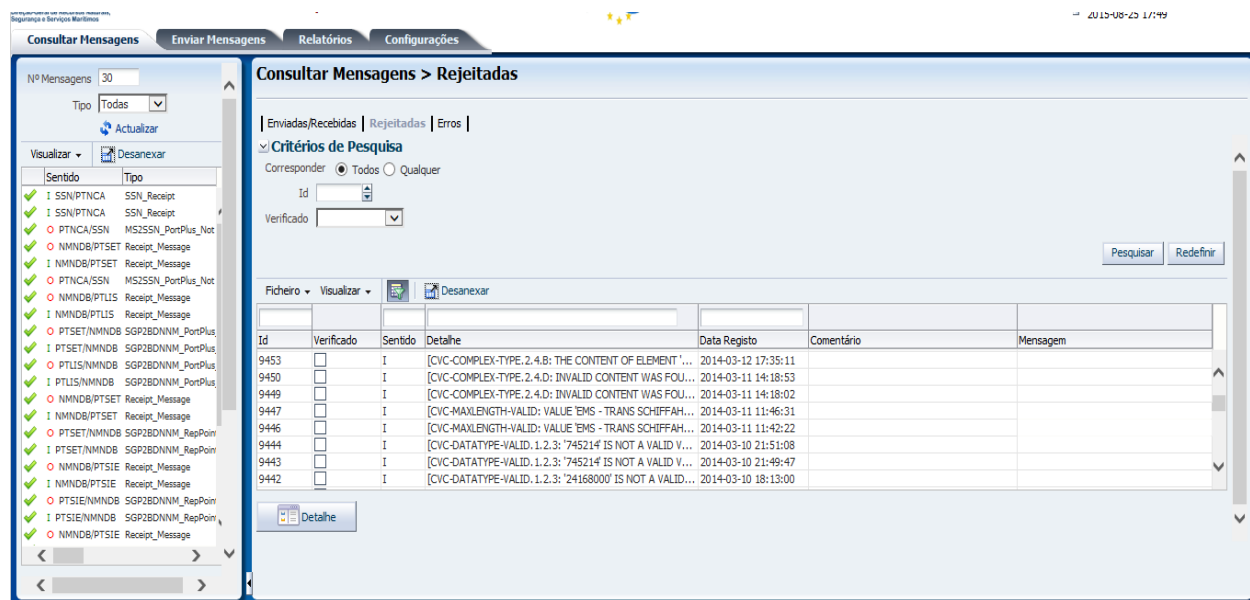
Mensagens rejeitadas

Na aplicação ACN temos a possibilidade de consultar as mensagens rejeitadas pelo sistema. Estas mensagens são mensagens, que por motivos diversos, foram rejeitadas pelo sistema, ou seja não chegaram a ser integradas no sistema.

Os motivos pelos quais uma mensagem é rejeitada têm a ver com a forma como essa mensagem é construída. Cada tipo de mensagem trocada no sistema obedece a determinadas regras de construção (*XSD – XML Structure and Schema Definition*). Quando uma mensagem não cumpre com a estrutura definida, o sistema não consegue identificar e associar a mensagem a um tipo específico/esperado e como tal rejeita a mensagem.

Nestes casos é enviada uma notificação ao fornecedor da informação especificando o motivo de rejeição.

Na aplicação ACN a listagem destas mensagens é apresentada numa tabela como se mostra na figura 18.



The screenshot shows the 'Consultar Mensagens > Rejeitadas' window. On the left, there's a sidebar with a tree view of message types. The main area has a search bar and a table of rejected messages. The table has columns: Id, Verificado, Sentido, Detalhe, Data Registo, Comentário, and Mensagem.

Id	Verificado	Sentido	Detalhe	Data Registo	Comentário	Mensagem
9453	☐	I	[CVC-COMPLEX-TYPE.2.4.B: THE CONTENT OF ELEMENT '...	2014-03-12 17:35:11		
9450	☐	I	[CVC-COMPLEX-TYPE.2.4.D: INVALID CONTENT WAS FOU...	2014-03-11 14:18:53		
9449	☐	I	[CVC-COMPLEX-TYPE.2.4.D: INVALID CONTENT WAS FOU...	2014-03-11 14:18:02		
9447	☐	I	[CVC-MAXLENGTH-VALID: VALUE 'EMS - TRANS SCHIFFAH...	2014-03-11 11:46:31		
9446	☐	I	[CVC-MAXLENGTH-VALID: VALUE 'EMS - TRANS SCHIFFAH...	2014-03-11 11:42:22		
9444	☐	I	[CVC-DATATYPE-VALID.1.2.3: '745214' IS NOT A VALID V...	2014-03-10 21:51:08		
9443	☐	I	[CVC-DATATYPE-VALID.1.2.3: '745214' IS NOT A VALID V...	2014-03-10 21:49:47		
9442	☐	I	[CVC-DATATYPE-VALID.1.2.3: '24168000' IS NOT A VALID...	2014-03-10 18:13:00		

Figura 18: Listagem das mensagens rejeitadas na ACN.

Na listagem das mensagens rejeitadas identificamos as seguintes informações:

- Na primeira coluna, denominada “Id”, encontra-se a identificação da mensagem no sistema, que é composta por uma numeração cronológica das mensagens, desde 2011.

- A 2ª coluna, denominada “Verificado”, serve apenas para indicação se análise já foi efetuada, podendo ser complementada por informações adicionadas nos comentários (coluna 6)
- Na 3ª coluna, denominada “Sentido”, todas as mensagens serão de entrada (ou tentativa de entrada, já que as mensagens não chegam a ser integradas!) no sistema, pelo que o sentido será sempre I (In).
- Na 4ª coluna denominada “Detalhe” é apresentado os motivos de rejeição da mensagem. É esta a informação que é enviada ao utilizador que enviou a mensagem.
- Na 5ª coluna, denominada, “Data de registo”, é apresentada a data e hora do registo da mensagem.
- Na 6ª coluna, denominada “Comentário” existe um campo livre que pode ser utilizado para eventuais notas.
- Na 7ª coluna, denominada “Mensagem” é apresentada a mensagem completa, em bruto, com todos os seus dados e campos.

No ano de 2014 foram registadas no ACN 1330 mensagens rejeitadas. Das 1330 mensagens rejeitadas em 2014, 1089 são geradas nos sistemas de gestão portuários, as restantes 141 são mensagens relativas às comunicações de dados com os sistemas externos (SIVICC). As mensagens geradas no sistema de gestão portuária que foram rejeitadas estão distribuídas por tipo de mensagem na Figura 19.

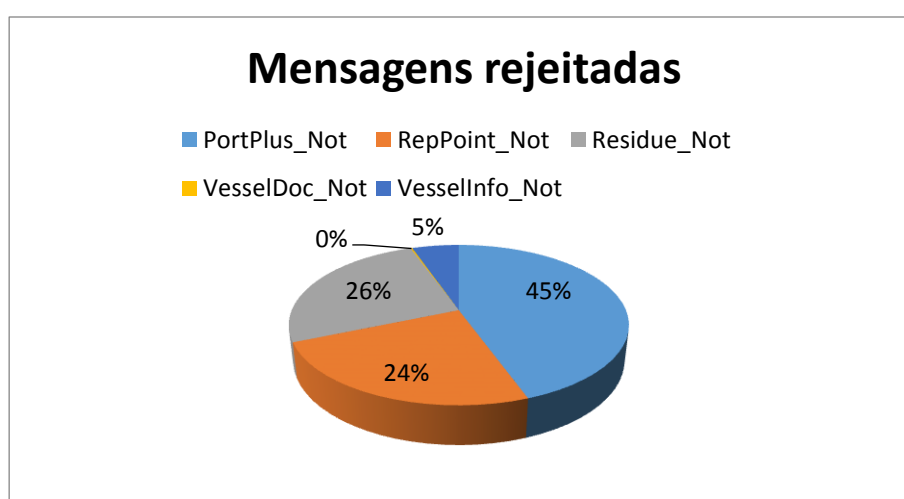


Figura 19 – Mensagens com origem nos sistemas de gestão portuários que foram rejeitadas no sistema SSNP.

As mensagens de *PortPlus* serão aquelas que deverão ter atenção redobrada, já que, presentemente (à data a que os dados se referem – ano de 2014) são as únicas mensagens com origem nos portos cuja informação, após processamento, é reencaminhada para o SSN central, dado conterem informação obrigatoriamente partilhada de acordo com a Diretiva.

O número de mensagens rejeitadas relativas a resíduos poderia eventualmente levantar algum tipo de preocupação, dado conterem informação que será futuramente partilhada com o SSN Central/EIS. Com a implementação da versão 3 do SSN, a informação relativa aos resíduos, que nesta altura é reportada numa mensagem autónoma e arquivada na BDNNM, sendo utilizada apenas para consulta pelos seus utilizadores nacionais, terá futuramente de ser integrada na mensagem *PortPlus*.

Numa análise mais detalhada verificamos mesmo que, se as *PortPlus* representam 45% das mensagens rejeitadas (com origem nos SGPs) e as de resíduos representam apenas 26%, quando comparamos o número de mensagens rejeitadas com o universo de mensagens trocadas no ACN, vemos que o número de mensagens rejeitadas de resíduos será aparentemente mais significativo, tal como apresentado na Tabela 4.

Tipo de mensagem	Mensagens entradas	Rejeitadas	Percentagem
SGP2BDNNM_PortPlus_Not	108670	484	0,45%
SGP2BDNNM_Residue_Not	16301	281	1,72%

Tabela 4 – Mensagens *Portplus* e de Resíduos rejeitadas

Da Tabela 4, entre as mensagens rejeitadas, contamos 484 *PortPlus*, no entanto não correspondem a 484 atos declarativos diferentes, já que uma mensagem reenviada fica registada como um número diferente, mesmo que corresponda a uma nova tentativa de envio do mesmo ato declarativo.

O registo, tal como se encontra não permite uma identificação expedita do número de atos declarativos que foram rejeitados, o que seria de fato interessante. Por exemplo, para um determinado porto temos um total de 101 mensagens rejeitadas, para um total de 6719 mensagens aceites no sistema, o que dá um valor significativo de mensagens rejeitadas (1,5%).

Considerando apenas as *PortPlus* (que são as que contêm informação obrigatória de ser enviada para a EMSA) temos 62 rejeitadas, mas são todas do tipo inicial (status: N) e referentes apenas a 12 escalas, ou seja, nas diferentes mensagens rejeitadas estão incluídas as várias tentativas de envio de cada ato declarativo.

Erros identificados na aplicação ACN

Por vezes as mensagens não são rejeitadas, e são integradas no sistema, mas com um erro identificado. É o que acontece no caso de erros, não de formatação das mensagens ou da sintaxe, mas sim por erros associados às regras de negócio.

Os erros identificados pela aplicação ACN podem ser de vários tipos como pode ser constatado dos critérios de pesquisa (figura 20).

Figura 20: Erros identificados pela aplicação ACN

No entanto, no ano de 2014 temos apenas 6 tipos de erros associados a mensagens e é sobre estes que vamos trabalhar neste projeto.

Durante o ano de 2014 registou-se um total de 22239 erros, distribuídos de acordo com a tabela 5.

Tipo	Percentagem	Total
Falha no Envio da mensagem, após esgotados os retrys	5%	1027
InvalidFormat	8%	1874
O RefID da mensagem não é único.	4%	953
ServerError	82%	18218
Timeout	0%	1
Url da mensagem inacessível. Erro de Download do documento.	1%	166

Tabela 5- Erros identificados pela aplicação ACN em 2014

- **Falha no envio da mensagem, após esgotadas novas tentativas (*retrys*)**

São 1027 no total, os erros deste tipo que ocorreram em 2014. Grande parte deles ocorre em “blocos” de tempo, pelo que poderão estar associados a períodos de indisponibilidade do sistema, como se percebe na tabela 6.

Quantidade	Primeiro	Último	Intervalo de Tempo
5	12-01-2014 09:57	12-01-2014 11:32	01:35:00
3	15-01-2014 01:56	15-01-2014 02:17	00:21:00
4	20-01-2014 07:42	20-01-2014 07:48	00:06:00
9	21-01-2014 14:58	21-01-2014 15:04	00:06:00
3	23-01-2014 05:05	23-01-2014 05:06	00:01:00
12	30-01-2014 11:19	30-01-2014 12:39	01:20:00
2	26-02-2014 06:38	26-02-2014 06:38	00:00:00
75	09-04-2014 09:00	09-04-2014 10:22	01:22:00
1	25-04-2014 11:24	25-04-2014 11:24	00:00:00
5	28-05-2014 15:41	28-05-2014 15:52	00:11:00
4	07-06-2014 02:02	07-06-2014 04:36	02:34:00
2	07-06-2014 20:19	07-06-2014 20:19	00:00:00
2	10-06-2014 14:14	10-06-2014 14:14	00:00:00
4	11-06-2014 08:22	11-06-2014 08:35	00:13:00
2	11-06-2014 20:46	11-06-2014 20:46	00:00:00
2	12-06-2014 06:17	12-06-2014 06:17	00:00:00
2	13-06-2014 21:30	13-06-2014 21:30	00:00:00
2	14-06-2014 02:11	14-06-2014 02:11	00:00:00
2	14-06-2014 10:45	14-06-2014 10:45	00:00:00
2	14-06-2014 20:24	14-06-2014 20:24	00:00:00
2	15-06-2014 21:14	15-06-2014 21:14	00:00:00
2	16-06-2014 02:54	16-06-2014 02:54	00:00:00
2	17-06-2014 04:53	17-06-2014 04:53	00:00:00
2	18-06-2014 00:08	18-06-2014 00:08	00:00:00
584	19-06-2014 14:11	20-06-2014 10:22	20:11:00
169	02-07-2014 08:42	02-07-2014 12:40	03:58:00
7	15-07-2014 09:26	15-07-2014 09:28	00:02:00
13	28-08-2014 14:11	28-08-2014 14:16	00:05:00
1	22-09-2014 10:03	22-09-2014 10:03	00:00:00
98	05-11-2014 09:29	05-11-2014 15:00	05:31:00
4	09-12-2014 11:26	09-12-2014 11:26	00:00:00

Tabela 6- Blocos de tempo em que ocorreram as falhas no envio após esgotados os *retrys*

- ***Invalid Format***

Os erros do tipo *Invalid Format*, que constituem 8% do total, ocorreram em mensagens enviadas dos sistemas de gestão portuária para o ACN (mensagens do tipo SGP2BDNNM), mas também em mensagens do SSNP para o SSN Central/EIS. (mensagem do tipo MS2SSN).

Estes erros resultam de uma avaliação do conteúdo da mensagem em que são determinadas as regras de negócio definidas, mas também são comparados os dados com tabelas de referência de navios, portos, etc.

Nas mensagens enviadas pelos sistemas de gestão portuária, a grande maioria deste tipo de erros ocorre em notificações de escala (PortPlus_not), tendo ocorrido adicionalmente apenas em duas mensagens de ponto de relato e em duas de informação de navio.

Apresentam-se de seguida alguns exemplos de detalhes de erros do tipo *Invalid Format* ocorridos em mensagens do tipo *PortPlus*:

- *The "port of destination" is unknown.*
- *ETAtNextPort must be defined after ETD*
- *The "last port" is unknown*
- *ETD must be greater than ETA.*
- *The "last port" is unknown.*
- *ATAPortOfCall (from ArrivalNotificationDetails element) must be lower than ATDPortOfCall (from DepartureNotificationDetails element).*
- *The association between CargoSubType and Nronu defined for Cargo with attribute Cargold = 68037 is invalid.*
- *ATAPortOfCall (from ArrivalNotificationDetails element) must be lower than ATDPortOfCall (from DepartureNotificationDetails element).*
- *PortOfDestination must be different of PortOfCall.*
- *The association between CargoSubType and Nronu defined for Cargo with attribute Cargold = 23795 is invalid.*

Apresentam-se também alguns exemplos de detalhes de erros do tipo *Invalid Format* ocorridos em mensagens do tipo *Ship_Not*:

- *NextPort Locode [GRTHI] is not technically correct.*
- *NextPort Locode [UANIK] is not technically correct.*
- *The IMO number [938xxxx] is not valid*
- *NextPort Locode [TP888] is not technically correct.*

- **O RefId não é único**

Cada mensagem tem de ter um identificador único, de acordo com o IFCD, e de forma a manter a coerência no sistema. Quando o sistema recebe uma mensagem vai verificar se aquele identificador já existe, e caso exista notifica o remetente da mensagem dessa ocorrência.

Normalmente este erro ocorre devido ao fato de a mensagem já ter sido previamente enviada, mas por alguma razão o recibo não ter chegado ao remetente. Nesse caso há uma tentativa de reenvio, até que o recibo seja enviado ao remetente da mensagem.

- **Server error**

Estes erros estão relacionados com os processos de integração, e de formato da mensagem. Alguns exemplos são:

- *2 messages for the same ShipCallID with status N.*
- *Java*
- *DADOS INCOERENTES NA TABELA SINTFNAV00. Múltiplos navios detetados para a mesma informação*
- *Update non-existing SGPrefID.*
- *ERRO DESCONHECIDO.*
- *ERRO INTERNO DE BASE DE DADOS.*
- *Database Error: Unable to get validate the "port of call". Io exception: Connection reset*
- *Erro de Processamento!*

- **Time out**

Este erro ocorreu apenas uma vez, em 2014.

- **URL inacessível**

Temos 166 mensagens com erro URL inacessível, 4 são em mensagens do tipo *ship_not* e todas as outras são em mensagens do tipo *PortPlus_not*.

- **Sobre a generalidade dos erros**

Os erros nas mensagens recebidas no ACN são indicados nos recibos dessas mesmas mensagens que são enviados ao fornecedor da mensagem original. Quando consultamos a lista de mensagens, a indicação de erro aparece apenas na primeira coluna, sob a forma de um X vermelho (figura 21).

Lido	Id	Origem	Destino	Tipo Mensagem	Sentido	Referencia	Data Envio	Data Registro	ShipCallId	MMSI	IMO
✓	3033613	PTAVE	NMND	SGP2BDNNM_PortPlus_Not	I	PTAVEZZUKN2014SGP...	2014-06-19 21:03:32	2014-06-19 20:05:15	PTAVE201400005...	245947000	95150
✓	3033623	PTNCA	NMND	SSN_Receipt	O	NMND...SSN2014...	2014-06-19 20:04:59	2014-06-19 20:04:35			
✗	3033622	PTNCA	SSN	MS2SSN_Ship_Not	O	NMND...SSN2014...	2014-06-19 20:06:05	2014-06-19 20:04:23		304742000	93212
✓	3033620	PTNCA	NMND	SSN_Receipt	O	NMND...SSN2014...	2014-06-19 20:04:15	2014-06-19 20:03:51			
✓	3033619	PTNCA	SSN	MS2SSN_Ship_Not	O	NMND...SSN2014...	2014-06-19 20:05:15	2014-06-19 20:03:39		248370000	92285
✗	3033616	NMND	PTAVE	Receipt_Message	O	PTAVEZZUKN2014SGP...	2014-06-19 21:03:32	2014-06-19 20:03:31			

Figura 21 – Recibos mensagens recebidas no ACN.

Os erros também podem ser consultados na aplicação ACN através de uma lista em tabela. Quando consultamos a lista de erros, na tabela, é dada informação sobre o tipo de erro, mas sem qualquer detalhe, na tabela. Para conhecer de fato o erro ocorrido, será necessário abrir o detalhe do erro.

Alternativamente, o erro pode ser consultado através da lista de mensagens. No entanto, e mais uma vez, para identificar a causa de fato para o erro ocorrido será necessário abrir o detalhe da mensagem com erro, e consultar a janela associada, com a descrição do erro e respetivo detalhe. A figura 22 representa um exemplo de detalhe de um erro.

<i>Código</i>	<i>20003</i>
<i>Descrição</i>	<i>ServerError</i>
<i>Detalhe</i>	<i>2 messages for the same ShipCallID with status N.</i>

Figura 22 – Detalhe do erro

Alternativamente pode ser consultada a mensagem associada, que será o recibo da mensagem original, enviado ao gerador da mensagem. Um exemplo de uma mensagem de recibo com indicação de erro é apresentado na Figura 23.

```

Receipt_Message
xmlns="urn:sgp.bdnm.pt"
xmlns:ns1="urn:sgp.bdnm.pt"
ns1:Header
From="NMNDB"
NotificationRefId="PT[REDACTED]GBLIV2014SGPPP1000037005"
ReceiptRefId="ACNPT2014000030021"
SentAt="2014-06-23T16:21:12Z"
StatusCode="InvalidFormat"
StatusMessage="2 messages for the same ShipCallID with status N."
To="PT[REDACTED]"
Version="1.0"

```

Figura 23 – Recibo de mensagem com indicação de erro

Nesse recibo consta o tipo de erro em “*StatusCode*” e o seu detalhe em “*Status Message*”.

Esta possibilidade de analisar o detalhe do erro através da mensagem de recibo, sugere que uma análise estatística seria possível através da consulta de uma lista de recibos. No entanto uma lista/tabela de mensagens do tipo *Receipt_Message*, não nos dá qualquer

indicação sobre o *StatusCode* e o *StatusMessage* desse recibo, nem sequer tem indicação se o mesmo se refere a mensagem com erro.

A análise só é possível de ser efetuada analisando o detalhe de cada mensagem individualmente.

4.4.2 Mensagens enviadas dos Sistemas de Gestão Portuários (SGP) para o SSNP

Até à versão 2.05 do SSNP estavam previstas como mensagens passíveis de ser enviadas pelos portos para o SSNP as seguintes mensagens:

- a) Mensagens a ser processadas e alteradas pelo SSNP para serem enviadas para o EIS:
 - Escala_not – com informação relativa à escala do navio.
 - Cargo_Not – com informação relativa à carga do navio
 - PortPlus_Not – Informação de escala e de carga processadas conjuntamente.

Em 2014 já só ocorreram PortPlus_Not, mensagens que integram a informação de escala e de carga na mesma mensagem.

Com a implementação da versão V3 do SafeSeaNet a mensagem PortPlus_Not passará a integrar também a informação relativa aos resíduos (*waste*) e à proteção do navio (*security*).

- b) Mensagens reencaminhadas (sem processamento) para o EIS:
 - Alert_Not e Security_Not
 - Pedidos do tipo Port_Req,
 - Pedidos e respostas do tipo ShipCall, Hazmat, Alert e Security

No entanto, em 2014 não há registo de quaisquer mensagens destas geradas nos SGP (portos).

- c) Mensagens cuja receção e utilização serve apenas para efeitos de segurança da navegação ou para funções de administração marítima pelo SSNP (arquivadas na BDNNM)

- Residue_Not – com informação relativa a resíduos
- VesselDoc_Not – com informação relativa a documentos de navios
- RepPoint_Not – com informação relativa a pontos de relato
- Incident_Not – com informação relativa a incidentes
- VesselInfo_Not – com dados de navios

No entanto a versão 3 do SafeSeaNet prevê que tanto a informação relativa aos resíduos como a relativa à proteção do navio (*security*) sejam englobadas na mensagem *PortPlus*.

4.4.3 Mensagens enviadas do SSNP para os Sistemas de Gestão Portuários (SGP)

As mensagens enviadas pelo SSNP para os SGP são essencialmente mensagens de recibo, relativas às mensagens enviadas no sentido inverso.

No entanto podem ocorrer mensagens de solicitação de dados (*requests*) ou mensagens de resposta a solicitações enviadas pelos portos (*responses*).

4.4.4 Mensagens enviadas do SSNP para o SafeSeaNet Central (SSN-EIS)

Existem dois tipos de mensagens enviadas pelo SSNP para o SafeSeaNet Central, as mensagens relativas à informação recebida na sequência da notificação obrigatória COPREP (mensagens do tipo MS2SSN_Ship_Not) e as mensagens relativas à informação de escala dos navios nos portos nacionais, informação essa que é enviada para o SSNP pelos sistemas de gestão portuários (SGPs) e reenviada, após processamento, pelo SSNP para o SafeSeaNet Central (mensagens do tipo MS2SSN_PortPlus_Not)

- **MS2SSN_Ship_Not**

As mensagens do tipo ship_not, ou seja, as mensagens associadas ao sistema de notificação obrigatória COPREP formam num total de 111362.

Quando analisamos as mensagens de ship_not com erro, contabilizamos um total de 690 mensagens com erros distribuídos de acordo com a tabela 7.

Tipos de erro		Datas de ocorrência	sentido I	sentido O
Falha no Envio da mensagem, após esgotados os retrys	418		209	209
InvalidFormat	99		53	46
O RefID da mensagem não é unico.	169	12 e 23 de Janeiro, 05 de Novembro, 1, 2, 10, 12, 13, 24 e 26 de Dezembro	169	0
Url da mensagem inacessível. Erro a efectuar o Download do documento.	4	18 e 19 de Fevereiro	4	0

Tabela 7- Tipos de erros em mensagens do tipo Ship_Not

- **MS2SSN_PortPlus_Not**

As mensagens enviadas pelos sistemas de gestão portuários para o SSN nacional, quando não apresentam erros identificados pelo nosso sistema, são reenviadas para o SSN Central/EIS com o formato MS2SSN_PortPlus_Not.

4.4.5 Mensagens enviadas do SafeSeaNet Central (SSN-EIS) para o SSNP

A grande maioria das mensagens enviadas pelo SSN Central para o nosso sistema são recibos das mensagens enviadas no sentido inverso. No entanto pontualmente é solicitada informação adicional (mensagens do tipo _Req) assim como são dadas respostas a solicitações enviadas por Portugal (mensagens do tipo _Res).

As mensagens enviadas pelo SSN Central para o SSNP em 2014 estão contabilizadas na Tabela 8.

<i>SSN_Receipt</i>	<i>216602</i>
<i>SSN2MS_Ship_Req</i>	<i>150</i>
<i>SSN2MS_ShipCall_Req</i>	<i>128</i>
<i>SSN2MS_Ship_Res</i>	<i>70</i>
<i>SSN2MS_Hazmat_Res</i>	<i>8</i>
<i>SSN2MS_Port_Res</i>	<i>3</i>

Tabela 8 - Mensagens enviadas pelo SSN Central para o nosso sistema em 2014

4.4.6 Mensagens trocadas com outros Sistemas Externos de Vigilância Marítima

O SSNP envia automaticamente, sob a forma de notificação informação referente à posição dos navios com viagens em curso. Para além destas mensagens os sistemas externos de

vigilância marítima podem solicitar informação ao SSNP sobre dados dos navios, escalas, cargas e posicionamento, incluindo o histórico.

Sobre estas mensagens não é efetuado qualquer estudo ou desenvolvimento, já que não estão no âmbito das Diretivas e obrigações legais estabelecidas. Resultam apenas de um aproveitamento da disponibilidade de infraestruturas, informação e sistemas.

5 Auditorias e verificações

5.1 Auditorias e verificações efetuadas pela Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA)

A EMSA efetua diversas auditorias e verificações tanto ao sistema central como aos sistemas nacionais, avaliando regularmente o desempenho das diferentes componentes e dos diferentes intervenientes no sistema.

Os *Maritime Support Services* (MSS) da EMSA foram estabelecidos em Junho de 2007 com o objetivo de efetuar uma avaliação regular do sistema e recolher e analisar informação sobre o desempenho do SSN *core* e de cada sistema SSN nacional. Os seus procedimentos resultam de verificações aleatórias incluindo os detalhes das mensagens de incidentes ou acidentes. A disponibilidade e fiabilidade da informação são verificadas por comparação com outras fontes.

São apresentados relatórios nas reuniões semestrais, onde se avalia os resultados de todos os sistemas em conjunto e comparativamente.

Adicionalmente cada país recebe relatórios mensais sobre a análise ao desempenho do seu sistema, notificações pontuais de situações que requerem uma resposta mais imediata, e ainda um relatório anual com o objetivo de avaliar o nível de implementação do SafeSeaNet nesse país.

5.1.1 *Data Quality Reports* apresentados nas reuniões semestrais

Durante as reuniões semestrais do grupo SafeSeaNet é submetido pela EMSA um documento denominado “*STATUS AT NATIONAL LEVEL – SSN Data Quality Report*” onde é analisada a implementação do SSN tanto a nível central como a nível nacional, incluindo os assuntos relacionados com a qualidade de dados e a interface com o sistema THETIS.

Após um resumo relativo aos desenvolvimentos verificados desde a reunião anterior, são apresentados 4 capítulos relativos à implementação do sistema, utilização operacional do SSN, desempenho e disponibilidade dos Sistemas e *Data Quality*.

Implementação do SSN

São apresentadas as atualizações resultantes da versão do sistema em vigor.

É efetuado uma avaliação do nível de implementação de cada Estado Membro relativamente às notificações *PortPlus*, às notificações de navio e às notificações de incidentes.

Um exemplo de como esta informação é apresentada no relatório das reuniões semestrais é apresentado na Tabela 9.

Member State	PortPlus notifications					Ship notifications		Incident reports
	Distinct ShipCalls	ShipCall Updates	ShipCalls Cancelled	Including Hazmat Non EU Departure	Including Hazmat EU Departure	AIS	MRS	
Belgium	13,304	105,698	272	1,701	6,871	0	154	2
Bulgaria	1,762	3,564	18	272	394	179,387	0	9
Cyprus	1,508	9,105	41	207	273	986,369	0	2
Denmark	14,467	45,399	831	55	1,066	0	29,260	20
Estonia	5,719	20,561	79	192	1,873	1,061,963	41,200	9
Finland	16,993	131,876	1,539	219	4,171	63,856	9,224	47
France	23,597	122,562	832	3,125	7,701	264,436	71,563	316
Germany	39,787	197,126	546	703	6,988	1,673,024	0	31
Greece	123,961	87,321	832	1,353	2,570	0	0	105
Iceland	1,263	2,117	5	19	250	114,461	1,847	1
Ireland	6,339	21,934	72	108	2,093	731,446	1	32
Italy	51,693	118,648	1,020	2,018	10,116	1,106,659	7,309	328
Latvia	3,792	17,927	38	68	1,596	445,372	0	1
Lithuania	2,500	12,998	35	89	900	225,582	0	2
Malta	4,240	34,251	1	1,158	3,867	252,997	0	11
Netherlands	25,594	118,783	1,000	1,512	8,768	0	0	79
Norway	45,084	138,317	2,364	799	10,565	0	0	28
Poland	8,162	76,805	366	116	2,132	1,333,467	7,544	11
Portugal	6,969	44,781	300	1,203	2,759	0	27,770	43
Romania	2,549	8,687	42	345	462	218,950	0	1
Slovenia	1,008	3,252	29	197	459	22,007	1,146	9
Spain	66,258	161,332	21	1,507	11,735	0	47,276	123
Sweden	30,572	78,384	1,604	202	5,449	0	0	143
United Kingdom	71,134	227,551	3,984	2,217	18,050	613,898	0	49
Total	568,255	1,788,979	15,871	19,385	111,108	9,293,874	244,294	1,402

Tabela 9 – número de notificações por EM e por tipo de notificação apresentada na reunião número 22 do grupo SSN.

(Fonte: EMSA)

Utilização operacional do SSN

Sobre a utilização operacional é referido o número de autoridades registadas no sistema, assim como o nível de pedidos efetuados ao SSN. A tabela 10 apresenta esses números apresentados na reunião 22.

Member State	Requests		TOTAL
	Shipcall	Ship	
Belgium	0	719	719
Bulgaria	5	0	5
Cyprus	15	0	15
Denmark	43	3	46
Estonia	54	0	54
Finland	0	0	0
France	71	14	85
Germany	5	0	5
Greece	10	2	12
Iceland	0	0	0
Ireland	0	0	0
Italy	9	1	10
Latvia	0	0	0
Lithuania	7	1	8
Malta	43	0	43
Netherlands	0	0	0
Norway	498,836	1	498,837
Poland	19	0	19
Portugal	0	3	3
Romania	6	2	8
Slovenia	721	0	721
Spain	0	2	2
Sweden	0	0	0
United Kingdom	5	0	5
Total	499,849	748	500,597

Tabela 10 – número de pedidos por EM e por tipo de notificação apresentada na reunião número 22 do grupo SSN.

(Fonte: EMSA)

Desempenho e disponibilidade dos sistemas

São apresentados os níveis de desempenho do sistema central, da Interface SSN-THETIS e dos sistemas SSN Nacionais.

Data Quality

Neste capítulo são apresentados os problemas relativos à qualidade de dados detetados, assim como a sua evolução temporal. São analisadas as notificações *PortPlus* em falta, a informação Hazmat em falta, a solução adotada para disponibilizar a informação Hazmat, o número de atualizações por escala e o número de notificações rejeitadas.

Interface com o THETIS

É efetuada uma avaliação sobre as disparidades entre os LOCODEs utilizados nas mensagens de PortPlus e os LOCODEs reconhecidos pelo THETIS.

É analisada a ausência de informação relativa às chegadas e partidas dos navios (ATA e ATD), assim como os intervalos de tempo entre as ocorrências e o envio das mensagens.

Ações propostas

No final deste relatório são apresentadas propostas de ação a serem seguidas pelos Estados-Membros relativamente aos assuntos reportados.

5.1.2 Relatórios Mensais enviados a cada Estado Membro

Mensalmente os MSS da EMSA efetuam um conjunto de verificações sobre a implementação e qualidade dos diversos sistemas nacionais, enviando a cada Estado-Membro um relatório sobre os resultados dessa verificação.

Em alguns casos é solicitado a adoção de medidas ou a clarificação de algumas situações.

Nestes relatórios existem 6 assuntos que são verificados e que se descrevem seguidamente.

Notificações *PortPlus* em falta

Os MSS verifica a chegada dos navios aos portos portugueses, comparando com a informação AIS e reporta quais as notificações detetadas em falta, solicitando que seja verificado com a autoridade portuária, se e quando a notificação terá sido enviada.

Verificação do mecanismo de pedido e resposta

São efetuados testes de rotina sobre os detalhes de informação Hazmat, MRS e Incidentes, através do mecanismo de *request/response*, efetuados de forma aleatória.

São reportados os resultados destes testes, sendo solicitada investigação e *feedback* sobre o assunto.

LOCODEs temporários

São verificados se foram criados ou utilizados LOCODEs temporários no período em análise.

Notificações rejeitadas pelo sistema

São identificadas as mensagens enviadas pelo Estado membro e rejeitadas pelo SSN Central, sendo apresentado para cada uma o motivo de rejeição.

É igualmente recordado que todas estas mensagens devem ser reenviadas, se possível.

Disponibilidade de notificações de Chegada (ATA) e de partida (ATD)

É enviada uma tabela com a verificação da disponibilidade das notificações de chegada e partida em cada escala de navios. Como já vimos as mensagens do tipo *PortPlus* são constituídas por uma sequência de mensagens que tem de cumprir um ciclo, e cuja última mensagem é enviada com a informação relativa à saída do navio do porto – mensagem de partida (ATD).

É contabilizada a percentagem de escalas que têm tanto o ATA como o ATD disponível, apenas um deles disponível, ou os dois em falta.

Locodes SSN-THETIS

É verificado se terá sido utilizado algum LOCODE que não conste da Base de dados do sistema THETIS.

5.1.3 Notificações pontuais de informação potencialmente em falta

Para além dos relatórios mensais, são enviados a cada estado membro, pelos serviços MSS (*Maritime Support Services*) da EMSA notificações sempre que seja detetada informação potencialmente em falta.

Tal é o caso de potencial falta de informação Hazmat (detetada pelos MSS através do cruzamento de dados com outras fontes), ausência de uma notificação de escala, ou ausência de uma notificação de incidente.

Também é notificado o ACN cada vez que é recebida uma notificação relativa a um navio que conste da base de dados da EMSA com a indicação de abatido, ou navios de risco como os navios tanques de casco simples (SHT – *Single Hull Tankers*).

Em todos estes casos é solicitado ao Estado-Membro que investigue a situação, reportando depois os resultados para os MSS.

5.1.4 Relatório anual (SSN *Status Report*)

Anualmente é enviado um relatório a cada Estado-Membro com o objetivo de avaliar o nível de implementação do SafeSeaNet nesse país com base nas verificações efetuadas sobre a qualidade dos dados, efetuada pelo SafeSeaNet no mês anterior ao relatório, assim como destacar os aspetos que ainda necessitam ser melhorados ou corrigidos.

Neste relatório são apresentados os pontos fortes e boas práticas realizadas pelo Estado-Membro, assim como as áreas com espaço para melhorias.

São apresentadas as ocorrências consideradas como suficientemente significativas e apresentadas as recomendações associadas.

Para assegurar que há uma reação efetiva por parte de cada Estado-Membro é solicitada uma resposta sobre cada recomendação que deverá incluir as propostas de seguimento dos assuntos considerados relevantes.

5.2 Auditorias e verificações efetuadas pela Autoridade Competente Nacional (ACN)

A ACN utiliza atualmente um sistema com diversas instruções de trabalho que têm como objetivo verificar a infraestrutura e operacionalidade do sistema, assim como auditar as diversas notificações e mensagens do sistema, no âmbito da manutenção preventiva e corretiva.

5.2.1 Verificação diária da disponibilidade de cada SGP

Diariamente é verificado se foram recebidas mensagens de cada porto. São efetuadas duas verificações:

- a) Se as mensagens entram no ACN, enviadas pelas Administrações Portuárias;
- b) Se as mensagens entradas no ACN seguiram para o EIS.

No caso das mensagens trocadas entre os SGPs e a ACN pretende-se auditar se os sistemas de gestão portuários estão a funcionar corretamente ou se existe alguma quebra de envio.

Como tal, se se constatar a ausência de mensagens é alertado o ponto de contato permanente da Autoridade Portuária (AP).

No caso dos portos de Leixões, Lisboa, Setúbal e Sines, a ausência de mensagens *PortPlus* nas últimas 24 horas será um indicador seguro de que existirá qualquer falha no sistema de transmissão e como tal justificam o contato imediato com o responsável do porto.

No entanto, nos portos de menor movimento, pode ocorrer um ou mais dias sem qualquer movimento de navios, pelo que a ausência de mensagens nas últimas 24 horas não será necessariamente indicador de qualquer falha. Assim, para os portos de menor dimensão foi estipulado que o alerta só é efetuado em caso de ausência de mensagens nas últimas 72 horas. É o caso dos portos de Aveiro, Cais do Pico, Faro, Figueira da Foz, Funchal, Horta, Lajes das Flores, Ponta Delgada, Praia da Graciosa, Portimão, Praia da Vitória, Porto Santo, Viana do Castelo, Vila do Porto, Velas e Caniçal.

5.2.2 Auditoria ao desempenho dos portos

Mensalmente é efetuada uma auditoria ao cumprimento do ciclo completo que as mensagens *PortPlus* devem cumprir. É verificado, para algumas escalas escolhidas aleatoriamente, se as mensagens foram enviadas e se foram enviadas nos prazos previstos. Para auxiliar esta auditoria é efetuada igualmente uma consulta ao sistema THETIS, que é um sistema de referência utilizado pelo *Port State Control*, e que é alimentado pelas mensagens do tipo *PortPlus* com a informação relativa às chegadas e partidas de navios.

É igualmente comparado o conteúdo da informação, com aquele reportado no MRS, ou seja, quando um operador reporta uma inconsistência entre os dados recebidos por VHF e a informação previamente enviada pelo porto.

5.2.3 Verificação da disponibilidade das notificações de navio

As mensagens MRS – Sistemas de notificação obrigatória (*Mandatory Reporting Systems*). Como já vimos existem dois sistemas de notificação obrigatória de navios em que Portugal participa: O WETREP e o COPREP.

- O WETREP não está atualmente a ser integrado no sistema. As mensagens são recebidas por mail, fax, VHF e, eventualmente, por telefone e são comunicadas aos restantes países por *e-mail*, mas não são integradas as respetivas mensagens no ACN/SSN/EIS.
- O COPREP é uma mensagem recebida por *e-mail* ou por VHF (eventualmente fax ou telefone) e cujos dados são introduzidos manualmente, pelo operador, na Base de Dados Nacional de Navegação Marítima (BDNNM), através da aplicação SINAV.

Quando um navio cruza a linha de fronteira da área COPREP, o sistema verifica se já existe informação relativa à previsão de chegada ao porto de destino (ETA – *Estimated Time of Arrival*) e relativa ao número de pessoas a bordo (POB – *Persons on board*) e, em caso afirmativo, gera uma mensagem que é enviada pelo SSN ao EIS.

O procedimento de auditoria presentemente efetuado é realizado diariamente e é verificado se a última mensagem enviada para a EMSA corresponde aproximadamente à hora atual. Na prática será possível verificar por visualização direta no TDS da operação se

um intervalo de tempo entre o envio da última mensagem e a hora atual poderá ser indiciador de falhas de envio.

No caso de as mensagens não estarem a ser geradas no ACN, ou não estarem a ser integradas no EIS são contactados os *Maritime Support Services* (MSS) para informar que as mensagens não estão a ser providenciadas mas que a manutenção corretiva já está a ser efetuada.

5.2.4 Análise das mensagens de pedido e resposta

A auditoria às mensagens *request* é realizada semanalmente.

Para testar este processo pode ser enviada uma mensagem de *request* para alguns dos nossos portos, verificando posteriormente se a mensagem de resposta é corretamente recebida.

Pode igualmente ser enviada uma mensagem de *request* para o SSN Central/EIS, relativa a um navio que tenha escalado um porto de outro Estado-Membro. (este navio é escolhido por consulta do GIS – *Graphic Interface System*) no portal da SafeSeaNet da EMSA.

No sentido inverso, podemos enviar um pedido (*request*) do SSN para o nosso sistema, utilizando o portal da EMSA, verificando se o pedido entra no nosso sistema através da aplicação ACN, se processa em pedido a enviar ao SGP do porto apropriado, e se a resposta (*response*) é recebida.

5.2.5 Verificação dos erros registados no ACN / SSNP

Para cada erro registado no sistema nas últimas 24 horas será necessário verificar se já existe mensagem relacionada posterior sem erro, e só em caso negativo será necessário medidas adicionais. Neste caso terá de ser investigada a causa do erro, e se a mesma for da responsabilidade de um dos outros utilizadores do sistema, o responsável constante na lista de contatos terá de ser contactado, para correção do erro identificado e reenvio da mensagem.

5.2.6 Investigação de erros reportados pela EMSA

No caso de erros reportados pelos MSS (*Maritime Support Services*) da EMSA, o procedimento será similar ao que é efetuado para os erros identificados no nosso sistema, sendo que neste caso os progressos e resultados obtidos deverão ser comunicados de volta aos MSS.

5.2.7 Cruzamento de informação de outras fontes

Como já vimos a informação recebida dos portos pode ser cruzada com a informação recebida pelo CCTMC, seja por *e-mail*, seja por VHF.

Também pode ser consultado o *Port State Control* relativamente a escalas efetivas de navios assim como incidentes.

Outras fontes utilizadas são a Direção Geral da Autoridade Marítima (DGAM), o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes Marítimos (GPIAM), e outras entidades ligadas ao sector marítimo.

6 Processos de detecção de inconsistências para implementação futura no sistema SafeSeaNet Nacional

6.1 Análise estatística

Acreditamos que, para um sistema de auditoria a um sistema com este volume de informação trocada, a análise estatística será uma ferramenta essencial, para vários efeitos, especialmente para a detecção precoce ou preventiva de erros nos ciclos de mensagens, bem como para análise de risco, devendo igualmente ser considerado o tratamento estatístico para efeitos de segurança, proteção e comercial.

Neste trabalho deparámo-nos com dificuldades várias neste campo, começando logo pela dificuldade de contabilização de mensagens *versus* atos declarativos.

Se para a generalidade dos atos declarativos existem duas mensagens, que correspondem à entrada (I) e saída (O) do sistema, existem casos em que um simples ato declarativo dá origem a 3 mensagens. Tal será o caso das mensagens do tipo *PortPlus* enviadas pelos sistemas de gestão portuária, que geram no sistema uma mensagem de entrada (I) e duas de saída (O) – para a BDNNM e para o SSN Central/EIS.

No caso dos recibos, cada recibo dará origem apenas a uma mensagem, que será de saída (O), no caso dos recibos gerados no nosso sistema, e será de entrada (I) no caso dos recibos enviados para nós pelo SSN Central/EIS.

Adicionalmente temos os casos particulares de erros ocorridos, que também afetam de forma diversa o número de mensagens criadas para cada ato declarativo, como mostra a tabela 11.

Tipos de erro		Datas de ocorrência	sentido I	sentido O
Falha no Envio da mensagem, após esgotados os retrys	418		209	209
InvalidFormat	99		53	46
O RefID da mensagem não é unico.	169	12 e 23 de Janeiro, 05 de Novembro, 1, 2, 10, 12, 13, 24 e 26 de Dezembro	169	0
Url da mensagem inacessível. Erro a efectuar o Download do documento.	4	18 e 19 de Fevereiro	4	0

Tabela 11- Tipos de erros em mensagens do tipo Ship_Not

6.2 Sobre a verificação de disponibilidade dos sistemas de gestão portuária:

Como verificámos anteriormente, o procedimento para auditar o fluxo de mensagens enviado por cada porto é um trabalho manual, efetuado nos dias de expediente e com um critério de alerta pouco rigoroso, distinguindo apenas portos com maior movimento (em que o alerta será efetuado em caso de ausência de mensagens nas últimas 24 horas) e portos de menor movimento (em que o alerta só é efetuado ao fim de 72 horas).

Questões que se levantam:

1. Nos portos com maior movimento, se o alerta só é de fato efetuado em caso de ausência total de mensagens nas 24 horas que precedem a verificação e, como a verificação só é efetuada uma vez por dia, corre-se o risco de passarem muitas horas (que podem ser bem mais de 24) com um sistema inoperativo até ser dado o alerta. Aliás, sendo a verificação efetuada apenas nos dias de expediente (dias úteis) corre-se o risco de passarem vários dias.
2. No caso dos portos de menor movimento, está a ser utilizado um critério comum (de 72 horas) para portos que poderão ter níveis de movimentos bastante díspares.

Na eventualidade de se criar um sistema automático de alerta (que tanto pode alertar a operação/gestão do ACN, como enviar um mail de geração automática diretamente para o porto) poderá ser considerada uma distribuição estatística, para determinar qual o período de ausência de mensagens que deverá despoletar o alerta.

Para isso foram efetuadas algumas análises de distribuição empírica, sobre os dados de 2014, relativamente a portos com diferentes volumes de movimentos de navios. Neste trabalho são apresentados dois exemplos: para um porto de pequena dimensão e para um porto de maior dimensão.

Estas análises foram efetuadas utilizando as funcionalidades da folha de cálculo do Microsoft Excel, nomeadamente a função “remover duplicados” para contabilização de escalas e navios. Foram também utilizadas as ferramentas de análise de dados “Estatística Descritiva” e “Ordem e percentil” aplicadas aos intervalos de tempo entre mensagens, sendo posteriormente selecionados apenas os dados considerados significativos.

Exemplo de um porto de pequena dimensão

Ao analisar as mensagens recebidas de um porto de pequena dimensão, obtivemos os seguintes dados:

- No ano de 2014 foram contabilizadas 409 mensagens enviadas por este porto;
- Destas mensagens 223 são *PortPlus*, correspondentes a 42 escalas de 5 diferentes navios;
- As outras mensagens são 179 pontos de relato e 7 são referentes a resíduos.

Nota: foram contabilizadas apenas as mensagens de entrada (sentido (I)), para evitar a duplicação de mensagens referentes a um mesmo ato declarativo.

Quando analisamos os intervalos de tempo entre registos de mensagens, temos os seguintes dados estatísticos representados na tabela 12.

Intervalos de tempo entre registos de mensagens	
Média	0 dias 20:40:09
Mediana	0 dias 00:02:55
Desvio-padrão	2 dias 07:02:30
Contagem	408
Maior	15 dias 00:22:02
Menor	0 dias 00:00:02

Tabela 12- Breve descrição estatística da distribuição dos intervalos de tempo entre registo de mensagens de um porto de pequena dimensão

Da tabela 12 verifica-se que o intervalo mínimo foi de 2 segundos, o máximo foi de 15 dias, sendo que o intervalo médio é de cerca de 20 horas e 40 minutos.

Se quisermos definir um intervalo a partir do qual deverá ser acionado um alarme, indicador de potencial indisponibilidade do sistema, analisamos os percentis, sendo que só 10% das mensagens ocorreram num intervalo superior a 1 dia e 22 horas e apenas 5% das mensagens ocorreram com intervalos superiores a 5 dias e 20 horas, como se mostra na tabela 13.

Intervalo	Percentagem acumulada
15 dias 00:22:02	100,00%
12 dias 21:49:04	99,70%
12 dias 17:43:02	99,50%
12 dias 11:44:16	99,20%
12 dias 00:09:09	99,00%
11 dias 21:22:01	98,70%
10 dias 23:52:59	98,50%
10 dias 03:27:01	98,20%
10 dias 01:41:38	98,00%
9 dias 23:57:49	97,70%
9 dias 23:51:17	97,50%
9 dias 19:37:49	97,20%
8 dias 23:47:24	97,00%
8 dias 06:45:54	96,70%
7 dias 22:40:29	96,30%
7 dias 20:32:42	96,00%
6 dias 05:21:05	95,80%
6 dias 04:15:44	95,50%
5 dias 20:21:03	95,30%
5 dias 19:50:44	95,00%
5 dias 18:41:43	94,80%
5 dias 18:05:48	94,50%
4 dias 21:09:36	94,30%
4 dias 16:43:33	94,00%
4 dias 05:33:20	93,80%
4 dias 02:36:04	93,50%
3 dias 17:04:00	93,10%
3 dias 05:15:30	92,80%
3 dias 01:13:05	92,60%
3 dias 00:11:07	92,30%
2 dias 20:59:09	92,10%
2 dias 20:39:22	91,80%
2 dias 15:51:54	91,30%
2 dias 10:27:26	91,10%
2 dias 02:16:42	90,80%
2 dias 00:09:33	90,60%
1 dias 22:53:57	90,30%
1 dias 22:19:04	90,10%
1 dias 21:57:18	89,90%

Tabela 13- Percentis da distribuição dos intervalos de tempo entre registos de mensagens de um porto de pequena dimensão

Exemplo de um porto de maior dimensão

Ao analisarmos um porto de maior dimensão, obtivemos os seguintes dados estatísticos para os intervalos de tempo entre mensagens recebidas no ano de 2014, como se mostra na tabela 14.

Intervalos de tempo entre mensagens recebidas	
Média	00:17:34
Mediana	00:04:52
Desvio-padrão	00:36:47
Contagem	29909
Maior	21:15:48
Menor	00:00:00

Tabela 14 - Breve descrição estatística da distribuição dos intervalos de tempo entre registo de mensagens de um porto de maior dimensão

Da tabela 14 verifica-se que o menor intervalo foi inferior a 1 segundo e o máximo intervalo foi de 21 horas e 15 minutos. A média são 17 minutos e meio.

Se quisermos definir um intervalo a partir do qual deverá ser acionado um alarme, indicador de potencial indisponibilidade do sistema, analisamos os percentis, representados na Tabela 15, sendo que só 10% das mensagens ocorreram num intervalo superior a 48 minutos, e apenas 5% das mensagens ocorreram com intervalos superiores a 1 hora e 17 minutos.

Intervalo	Percentagem acumulada
21:15:48	100,00%
15:44:31	99,90%
15:39:54	99,90%
(...)	
01:16:48	95,00%
(...)	
00:47:26	90,00%

Tabela 15 – Percentis da distribuição dos intervalos de tempo entre registos de mensagens de um porto de maior dimensão

Um método alternativo de verificação da disponibilidade dos SGPs poderá ser a correlação entre as mensagens recebidas e os movimentos registados no VTS.

Dado que o sistema VTS permite criar linhas no limite dos portos e associar alarmes à passagem dos navios sobre essas linhas, pode ser definido um intervalo de tempo ao fim do qual a não receção de mensagens de um porto após entradas ou saídas de navios desse porto será indicativo de potencial indisponibilidade do sistema de gestão portuário.

6.3 Sobre a verificação de geração de mensagens MRS

Mais uma vez, se a auditoria é efetuada apenas uma vez por dia, em dias úteis, poderá o período de indisponibilidade não ser aceitável.

De acordo com o IFCD (*Interface and Functionalities Control Document*) a disponibilidade do sistema SSN deve ser mantida num mínimo de 99% em cada período de um ano (o que implica que os períodos de indisponibilidade ocorridos ao longo de um ano não devem somar mais de 87,6 horas) com um máximo permitido para cada período de interrupção de 12 horas. Estes requisitos de disponibilidade aplicam-se de forma independente a cada sistema SSN Nacional, incluindo as ligações ao SSN Central e aos sistemas locais.

Tal como foi efetuado para alguns portos, procedeu-se a uma análise da distribuição empírica dos intervalos de tempo entre mensagens, utilizando como amostra as mensagens registadas em 2014, como mostra a tabela 16.

Análise da distribuição empírica dos intervalos de tempo entre mensagens	
Média	00:09:24
Mediana	00:06:06
Desvio-padrão	00:18:45
Contagem	55868
Maior(1)	02 dias 08:43:25
Menor(1)	00 dias 00:00:00

Tabela 16 - Breve descrição estatística da distribuição dos intervalos de tempo entre registo de mensagens MRS

Da análise da tabela 16 resulta o menor intervalo inferior a 1 segundo e o maior intervalo de 2 dias e quase 9 horas. Quando analisamos os percentis, representados na tabela 17, verificamos que só 10 % das mensagens ocorreram com um intervalo superior a 22 minutos, só 5% com intervalo superior a 29 minutos, e menos de 1% com intervalos superiores a 47 minutos.

A probabilidade de ficarmos mais de 2 horas sem enviar mensagens MRS (mensagens do tipo *ship_not*) será inferior a 0,1 %, como mostra a tabela 17.

Intervalo	Percentagem acumulada
2 dias 08:43:25	100,00%
20:53:06	99,90%
12:34:16	99,90%
09:26:37	99,90%
03:33:05	99,90%
02:55:18	99,90%
02:49:35	99,90%
02:16:17	99,90%
02:03:41	99,90%
01:58:58	99,90%

(...)

00:46:33	99,00%
----------	--------

(...)

00:28:58	95,00%
----------	--------

(...)

00:21:54	90,00%
----------	--------

Tabela 17 – Percentis da distribuição dos intervalos de tempo entre registos de mensagens

MRS

Nota: Para esta amostra foram considerados os dados totais de 2014. Ora, em termos reais, temos conhecimento que durante este intervalo de tempo houve períodos de indisponibilidade do sistema, para manutenções planeadas ou por problemas técnicos.

Em rigor os intervalos de tempo resultantes destas ocorrências não deveriam ser contabilizados, já que se pretende analisar quais os intervalos resultantes de situações não despoletadas por indisponibilidades do sistema. No entanto, não havendo um registo independente de todos os períodos de indisponibilidade, não é possível gerar uma amostra completamente “limpa”.

Neste caso, dada a dimensão da amostra (55848 mensagens) e os períodos de indisponibilidade conhecidos, a correção não deverá ser significativa, mas pode-se tentar fazer a experiência. Assim, retirados os períodos de indisponibilidade conhecidos resulta a tabela 18.

Análise após Extração dos períodos de indisponibilidade conhecidos	
Média	00:09:18
Mediana	00:06:06
Desvio-padrão	00:10:22
Contagem	55846
Maior	00 dias 09:26:37
Menor	00:00:00

Tabela 18 – Análise Estatística após extração dos períodos de indisponibilidade conhecidos nas mensagens MRS

Da análise da tabela 18 verifica-se que a média desceu de 9m 24s para 9 m 18 s. Quanto aos percentis, acabam por ser da mesma ordem de valores, como se mostra na tabela 19.

Intervalo	Percentagem acumulada
09:26:37	100,00%
03:33:05	99,90%
02:55:18	99,90%
02:49:35	99,90%
02:16:17	99,90%
02:03:41	99,90%
01:51:54	99,90%
(...)	
00:46:27	99,00%
(...)	
00:28:56	95,00%
(...)	
00:21:52	90,00%

Tabela 19 – Percentis da distribuição dos intervalos de tempo entre registos de mensagens MRS, após extração de períodos de indisponibilidade

6.4 Possibilidade de confirmar dados das mensagens *PortPlus* por cruzamento de dados de mensagens *ship_not* e vice-versa

Atualmente, dado que os dados para a mensagem do tipo *ship_not* são recolhidos, na Base de Dados Nacional de Navegação Marítima (BDNNM), de campos que por sua vez também são alimentados pelas mensagens provenientes dos portos, resulta que por vezes, a informação constante na mensagem *ship_not*, gerada e enviada para o SSN, não é necessariamente aquela que foi transmitida pelo navio na sequência da notificação obrigatória COPREP, podendo ser informação proveniente das mensagens enviadas pelos sistemas portuários.

Assim não será possível confirmar a informação constante numa *PortPlus* por simples comparação com a informação de uma *ship_not*.

Para que seja possível efetuar a verificação por cruzamento de dados, assim como assegurar um maior rigor à informação constante na notificação de navio, será necessário desagregar e segregar estas duas mensagens na BDNNM.

6.5 Sobre a verificação do ciclo da mensagem *PortPlus*

Como verificamos, a cada escala do navio haverá diversas mensagens *PortPlus* associadas. No mínimo terá de haver 3 mensagens, a mensagem inicial (*pre-arrival*) a mensagem de chegada (ATA) e a mensagem de partida (ATD), mas para cada escala, ou seja, associada a cada *ShipCallID*, poderá haver muitas mais.

Uma análise efetuada sobre a lista de mensagens permite verificar rapidamente quantas mensagens existem associadas a cada escala, assim como quando é que as mesmas foram enviadas ou registadas no sistema. No entanto a observação da lista tabelada não permite identificar o tipo de informação constante na mensagem, pelo que para perceber se o ciclo está completo e fechado torna-se necessário analisar o conteúdo de cada mensagem.

A criação de colunas adicionais na tabela de listagem das mensagens, com informação do tipo de informação constante, indicando se tem ATA, ATD, Hazmat, Waste, Security, permitirá uma auditoria muito mais rápida e efetiva.

Adicionalmente poderá ser ponderada a possibilidade de criar um alarme que ao fim de um determinado período de tempo após a mensagem inicial, informe da ausência das mensagens obrigatórias associadas. A verificação sobre a chegada ou partida efetiva do navio poderá ser então efetuada diretamente no TDS do sistema VTS ou na Interface Gráfica (GI) do SafeSeaNet Central. Recorde-se que o tempo máximo para atualização de mensagens *PortPlus* é de 120 dias após a mensagem inicial.

Dado que a ausência de mensagem poderá ter resultado de uma falha no envio da mesma entre o SGP e o SSNP, o acesso (no modo consulta) à aplicação JUP de cada porto seria uma mais-valia para a deteção e identificação deste tipo de inconsistência.

Alternativa ou complementarmente, poderá ser estudada uma análise comparativa entre as horas previstas de chegada e partida, e as mensagens confirmando as efetivas chegadas e partidas. Para cada ETA e ETD da última mensagem transmitida, será disparado um alarme se as mensagens ATA e ATD não surgirem após um lapso de tempo pré-definido.

6.6 Sobre a análise das mensagens rejeitadas

Uma disposição diferente da informação tabelada poderá ser ponderada, principalmente para facilitar a análise estatística.

Para análise estatística, o campo do detalhe teria de ser mais “partido”, nomeadamente para quando há vários motivos para rejeição da mensagem. Seria interessante também conseguir separar o tipo de motivo, do motivo específico da mensagem analisada.

Essencial a coluna com “origem”, seria também muito útil uma coluna separada para o “tipo de mensagem”.

Uma das dificuldades sobre esta desagregação dos campos da mensagem poderá estar relacionada com o fato de, ao ter sido rejeitada, não ter sido reconhecida como um dos tipos de mensagem identificado no sistema, e como tal o sistema não a processa. No entanto uma análise primária ao campo onde a mensagem aparece “em bruto” (quando o arquivo é exportado para um ficheiro Excel) faz-nos pressupor que na maioria dos casos essa desagregação será possível, eventualmente através de um sistema paralelo, dedicado exclusivamente a auditoria.

6.7 Sobre a análise das mensagens com erro

Como já vimos a análise de cada erro é uma operação morosa, de vários passos, que obriga a proceder à análise do detalhe de cada mensagem, ou à análise do detalhe de cada recibo.

Uma forma de facilitar esta análise seria a possibilidade de incluir nas tabelas onde constam as listas de mensagens, colunas adicionais para o tipo de erro e respetivo detalhe.

Estas colunas facilitariam igualmente o tratamento estatístico dos erros ocorridos na aplicação.

6.8 Verificação de reenvio de mensagens rejeitadas e de mensagens com erro

Como foi constatado, tanto as mensagens rejeitadas como as mensagens com erro são retidas no sistema SSN Nacional, a fim de evitar o envio de informação errónea para o SSN Central. Ao fornecedor da informação é enviada uma notificação automática (recibo) com indicação do erro ocorrido.

Torna-se então necessário verificar se a mensagem é corrigida e posteriormente reenviada para reencaminhamento ao SSSN Central.

Atualmente esta verificação só é passível de ser efetuada manualmente, mensagem a mensagem, num processo extremamente moroso, dado o número de mensagens recebidas rejeitadas e recebidas com erro diariamente.

Julgamos ser necessário haver um identificador claro de cada ato declarativo, para conseguir estabelecer uma identificação automática de mensagens por corrigir, que permita facilitar uma interpelação aos sistemas locais solicitando a correção e reenvio de mensagens em falta. Após análise do tipo de erros e mensagens, que ficam de facto por reenviar, pode mesmo ser definido um processo para que o levantamento seja automático e a solicitação seja dirigida aos sistemas locais também de forma automática.

7 Conclusão e considerações finais

O Sistema SSN está em permanente evolução, seguindo um processo de melhoria contínua.

As decisões sobre as suas atualizações são decididas nas reuniões do SSN, onde estão representados os diferentes Estados-Membros. Compete posteriormente a cada Estado-Membro, através da ACN, atualizar o sistema nacional, e garantir que os pressupostos são cumpridos por todos os elementos que participam do processo.

A **Diretiva 2002/59/CE** (revista) estabelece, que: “os Estados-Membros devem levar a cabo inspeções adequadas ou tomar quaisquer outras medidas para assegurar que as ligações de comunicação estabelecidas para os fins da presente Diretiva funcionem satisfatoriamente.”

O *XML Reference Guide* também alerta para o facto de num ambiente onde diferentes atores recolhem, processam e trocam informações, ser imperativo que as responsabilidades estejam claramente definidas. O cumprimento das obrigações estabelecidas para cada um é uma condição *sine qua non* para o sistema.

Embora isto possa parecer uma abordagem muito rigorosa, não é mais do que o normal num ambiente onde são implementadas comunicações normalizadas.

A responsabilidade daquele que recolhe (e é detentor) da informação é dupla:

1. Terá de notificar o SafeSeaNet central sempre que ocorra uma alteração da informação. Esta notificação é feita através de uma mensagem bem definida. O mecanismo de notificação terá de atuar quando a recolha de dados é feita, o que normalmente significa 24 horas por dia.
2. A segunda responsabilidade é ser capaz de responder a uma solicitação. Quando alguém solicita informação, o detentor dessa informação receberá uma mensagem bem definida do SafeSeaNet Central, e terá de responder com a informação requerida numa mensagem igualmente bem definida. É da sua responsabilidade responder corretamente tanto no conteúdo como no formato.

Como tal, um processo de auditoria permanente sobre todo o sistema constitui um elemento essencial para o cumprimento das obrigações do Estado Português.

No capítulo 2 deste trabalho foram referidos alguns princípios e orientações para um sistema de auditoria de informação. Foi referido o conjunto de verificações de qualidade de dados proposto pela EMSA, em Outubro de 2015, que pela sua pertinência e atualidade se apresenta em anexo. Foi efetuada também uma análise a uma auditoria efetuada aos serviços de apoio marítimo da EMSA, em Setembro de 2013, onde é possível constatar os princípios e orientações considerados relevantes pela Comissão Europeia.

Seguidamente foi efetuada a revisão bibliográfica e estado da arte.

Dadas as particularidades do sistema em estudo, a grande maioria dos documentos utilizados na elaboração deste trabalho foram os documentos referentes ao próprio sistema, tanto da Agência Europeia de Segurança Marítima, como da Autoridade Competente Nacional. A legislação aplicável, tanto nacional como Europeia, também constituiu uma fonte essencial para este trabalho.

No capítulo 3 foi apresentado o projeto do SafeSeaNet, tendo sido efetuada a caracterização deste sistema e os tipos de mensagens que são trocadas no mesmo.

No capítulo 4 foi apresentada a componente nacional do sistema SafeSeaNet – SafeSeaNet Portugal (SSNP). Foi efetuada uma descrição das mensagens trocadas no sistema entre os diferentes utilizadores com um levantamento dos principais erros associados a cada mensagem e identificados no sistema, utilizando para isso a informação relativa às mensagens trocadas em 2014.

No capítulo 5 foram apresentadas as auditorias e verificações efetuadas ao sistema.

Numa primeira parte foi efetuada uma análise sobre os processos de auditoria efetuados pela Agência Europeia de Segurança Marítima (EMSA).

De seguida foi efetuada uma apresentação sobre as auditorias e verificações efetuadas atualmente pela Autoridade Competente Nacional (ACN/NCA), para posteriores propostas de desenvolvimento, apresentadas no capítulo seguinte.

No capítulo 6 foram apresentadas algumas ideias e estudos sobre eventuais processos de deteção de inconsistências que possam vir a ser integrados num futuro sistema de auditoria.

Como verificamos é possível pensar e definir sistemas automáticos de alarme, para prevenir potenciais erros e inconsistências, no entanto, nenhum sistema de auditoria funcionará sem um acompanhamento dedicado.

Analisados os processos de auditoria atualmente em vigor, acreditamos que o sistema de gestão de mensagens tem potencial de crescimento e julgamos existir margem de progressão para a utilização de sistemas automáticos ao serviço de um sistema de auditoria.

Existem igualmente medidas adicionais propostas que, implementadas num sistema de gestão de mensagens, irão facilitar a auditoria não automática, que terá necessariamente de continuar a ser efetuada.

Estando o sistema SSN em permanente evolução, os sistemas de auditoria que lhe estão associados também irão necessitar de elasticidade suficiente para acompanhar os progressos efetuados.

Assim, o estudo e desenvolvimento de processos de deteção de inconsistências para efeitos de auditoria, não termina com este trabalho, onde apenas são apresentadas algumas ideias, mas gostaríamos de acreditar que poderão ser efetuados outros desenvolvimentos com base na análise do sistema aqui apresentada.

Neste ponto terá de ser reconhecido que, neste trabalho, a análise e caracterização dos tipos de mensagem, dos procedimentos de envio e dos principais erros e inconsistências, não foram tão exaustivas e pormenorizadas como se planeou e pretendia inicialmente. Existem questões relacionadas com a privacidade e confidencialidade dos dados que tiveram de ser respeitadas, limitando análises mais pormenorizadas sobre os tipos de erro associados a cada sistema/porto, por exemplo. No entanto, houve dificuldades inesperadas acrescidas, consequência de uma morosidade, descrita neste trabalho, associada aos processos de consulta disponíveis na aplicação.

Sobre os tipos de erros que podem ocorrer nas mensagens trocadas importa distinguir os erros de estrutura (que estão relacionados com a formatação da mensagem), dos erros de conteúdo, referentes à informação constante na mensagem.

Assume-se que a aplicação terá sido desenhada com vista a permitir um acompanhamento de auditoria numa vertente essencialmente técnica, sem que tenha havido uma

preocupação inicial relativamente a potenciais erros e inconsistências resultantes do não cumprimento das regras de negócio.

Relativamente aos erros de estrutura existem já diversos mecanismos de deteção com base no XML e XSD da mensagem, apesar de ainda haver espaço para desenvolvimento, nomeadamente sobre o tratamento e prevenção de erros futuros, assim como da sinalização dos mesmos.

Quanto aos erros de conteúdo, encontram-se presentemente dependentes de uma análise não automática, no entanto podem ainda assim ser aplicadas algumas regras operacionais que facilitem e automatizem a auditoria sobre os mesmos.

Assim algumas das propostas apresentadas sugerem essencialmente mecanismos no sentido de facilitar os processos de investigação que se consideram essenciais a um sistema de auditoria. Sem estes facilitadores de auditoria torna-se difícil conseguir estabelecer e definir processos de deteção e análise mais pormenorizados.

Se deste trabalho resultam maioritariamente propostas no sentido de melhorar e facilitar os processos de auditoria e investigação, fica no entanto em aberto a sugestão de trabalhos futuros sobre os mecanismos de prevenção e correção de erros e inconsistências, resultantes do incumprimento das regras de negócio.

O Sistema SafeSeaNet encontra-se em permanente evolução, o que obrigará a atualizações sucessivas sobre o sistema SSN Nacional. Desenvolvimentos futuros sobre a Base de Dados Nacional de Navegação Marítima são pertinentes, mas só serão possíveis com um conhecimento profundo de todo um sistema que, também, já é constituído de alguma complexidade.

Dado o aprofundamento das questões técnicas que este trabalho permitiu à sua autora, constituindo uma mais-valia inegável no seu desenvolvimento pessoal e profissional, espera-se que de igual forma possa contribuir para o conhecimento e estudo de outros profissionais e interessados no tema.

Bibliografia

BRUNET, Werner e outro - SafeSeaNet the European platform for maritime data exchange

EMSA - Audit on Maritime Support Services in EMSA – *workshop 21*

EMSA - DATA QUALITY - MSS Data Quality Methodology – *workshop 8*

EMSA - DATA QUALITY - Data Quality Guidelines – *workshop 9*

EMSA - First semester 2010 SSN report

EMSA - Transitional phase from SSN V2 to SSN V3 – *workshop 21*

EMSA - SafeSeaNet – Common Operational Procedures – version 1.00 May 2013

EMSA - SafeSeaNet – Common Operational Procedures – version 2.00 December 2014

EMSA - SafeSeaNet – Incident Report Guidelines - version: 1.91, 18 October 2012

EMSA - SafeSeaNet – Interface and Functionalities Control Document - version 1.00, 13/12/2012

EMSA - SafeSeaNet – Interface and Functionalities Control Document version 1.1.1 de 2/12/2014

EMSA - SafeSeaNet user requirements – *workshop 10*

EMSA - SafeSeaNet – XML Messaging Reference Guide – version 2.07, 19/12/2012

EMSA - SafeSeaNet – XML Messaging Reference Guide – version 2.08, 11/12/2013

EMSA - Evolution of SSN under Integrated Maritime Policy (IMP) – *workshop 19*

EMSA - SSN Status – SSN Data Quality Report – *workshop 22*

EMSA – Revision of the Data Quality checks following the implementation of SSN v.3 – *workshop 24*

HOENDERS, Roel - *SafeSeaNet & the Advance Waste Delivery Notification*, (2012)

WENE, Justine - *European and International Regulatory Initiatives Due to the Erika and Prestige Incidents*, (2005)

Legislação Nacional

Decreto-Lei n.º 218/2012, de 09 de Outubro do Ministério da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território, que transpõe para a ordem jurídica interna a **Diretiva 2010/65/UE**, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e ou à partida dos portos dos Estados-Membros, e que revoga a **Diretiva 2002/6/CE**, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de fevereiro.

Decreto-Lei nº 52/2012 de 7 de Maio que Procede à quarta alteração ao **Decreto-Lei n.º 180/2004**, de 27 de Julho, transpondo a **Diretiva 2009/17/CE**, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, que altera a **Diretiva 2002/59/CE**, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios

Decreto-Lei nº 263/2009 de 28 de Setembro, que institui o sistema nacional de controlo de tráfego marítimo (SNCTM), criando um quadro geral de intervenção dos órgãos e serviços públicos responsáveis pelo controlo de tráfego marítimo nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional, e procede à 1.ª alteração do **Decreto-Lei n.º 43/2002**, de 2 de Março, à 3.ª alteração do **Decreto-Lei n.º 180/2004**, de 27 de Julho, e à 1.ª alteração do **Decreto-Lei n.º 198/2006**, de 19 de Outubro

Decreto-Lei nº 180/2004 de 27 de Julho que transpõe para a ordem jurídica nacional a **Diretiva 2002/59/CE**, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios

Diretivas da União Europeia

Diretiva 2014/100/UE da Comissão de 28 de outubro de 2014 que altera a Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios.

Diretiva 2011/15/UE da Comissão de 23 de Fevereiro de 2011 que altera a Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios

Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de Outubro de 2010 relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros e que revoga a Diretiva 2002/6/CE Diretiva 2009/17/CE.

Diretiva 2009/18/CE do parlamento europeu e do conselho de 23 de Abril de 2009 que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no sector do transporte marítimo e que altera as Diretivas 1999/35/CE do Conselho e 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.

Diretiva 2009/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Abril de 2009 que altera a Diretiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios.

Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de Junho de 2002 relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho.

Diretiva 93/75/CEE do Conselho de 13 de Setembro de 1993 relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes.

Diretiva 79/116/CEE do Conselho de 21 de Dezembro de 1978 relativa às condições mínimas exigidas a certos navios-tanque que entrem nos portos marítimos da Comunidade ou deles saiam.

Outros

Descrição da interface entre a BDNNM e os sistemas de gestão portuários – versão 7.2, 2011-02-23

Descrição das Interfaces Externas BDNNM - versão 7.10, 2014-10-06

ANEXOS

Anexo A: EMSA – Revision of the Data Quality checks following the implementation of SSN v.3 – *workshop24*

Anexo B: Diretiva 79/116/CEE

Anexo C: Diretiva 93/75/CEE

Anexo D: Diretiva 2002/59/CE

Anexo E: Diretiva 2009/17/CE

Anexo F: Diretiva 2009/18/CE

Anexo G: Diretiva 2010/65/EU

Anexo H: Diretiva 2011/15/EU

Anexo I: Diretiva 2014/100/EU

Anexo A

**EMSA –Revision of the Data Quality checks following the
implementation of SSN v.3 –*workshop24***

Meeting: 24th SafeSeaNet Group Meeting

Place and date: Lisbon, 14 October 2015

Agenda item: Revision of the Data Quality checks following the implementation of SSN v.3

Document number: SSN 24.5.3

Submitted by EMSA

Summary	This document proposes a revised set of SSN data quality checks following the deployment of SSN version 3.
Action to be taken	As per paragraph 3.
Related documents	a. IFCD, role of the Maritime Support Services b. SSN 15 report c. SSN 16.5.3 SSN Data quality checks and reporting

1. Background

As stated in paragraph (18) of Directive 2002/59/EC (as amended), the effectiveness of the Directive “depends greatly on the Member States enforcing its implementation strictly. To this end, Member States must regularly carry out appropriate inspections, or any other action required, in order to ensure that the communication links established to meet the requirements of the Directive are operating satisfactorily. A system of sanctions should also be introduced to ensure that the parties concerned comply with the reporting and equipment carrying requirements in the Directive.”

At its 16th meeting (24 November 2006), the EMSA Administrative Board entrusted the MSS (among others) with the task of ensuring the quality of SSN data, and in June 2007, the MSS began to provide support to MSs and SSN users in this area. This role was subsequently reflected in the SSN IFCD document.

The first data quality report was issued at WS 8 (24-25 October 2007, SSN 8.8.1 MSS Data quality Methodology). Since then, the diversity and accuracy of checks steadily grew, based on feedback provided by the MSs.

Directive 2010/05/EU requires that SSN messages are exchanged between MSs via SSN, and that they also include Waste and Security messages. These requirements should be implemented in the new PortPlus messages that have been developed as part of SSN version 3 (v.3).

Following the implementation of SSN v.3, the checks need to be updated in order to reflect the changes in the information reported.

2. EMSA proposal

The EMSA MSS currently carries out regular data quality checks and provides feedback to MSs, and in addition, EMSA drafts SSN status reports that are sent to each MS on an annual basis.

The list of current availability and data quality checks being carried out is shown in the Annex.

Given the requirement to update the checks to bring them in line with changes in the information reported via SSN v.3, and taking into account the fact that SSN v.3 has only recently been implemented, it is proposed that a phased-in monitoring approach should be used, whereby simple basic quality measuring criteria are initially applied. Then, at a later stage, when Member States gain experience leading to more advanced implementation, EMSA can propose and implement more sophisticated data quality checks.

In the initial phase, EMSA proposes that the number of Waste and Security messages sent to SSN should be addressed, as presently done for Hazmat EU and Non-EU Departure, as well as Ship MRS and AIS notifications and Incidents reports per type.

In addition, EMSA should verify the request-response mechanism for each MS on a monthly basis, with random requests for the detailed part of Waste and Security messages.

The SSN Data Quality report presented at this meeting includes the number of Waste and Security messages provided in the first half of 2015.

It is proposed that the verification of the request-response mechanism should begin on 1st January 2016.

3. Action Required

Member States are invited to provide their feedback on the above proposal.

Annexes:

Annex – Current and planned (inserted in red colour) availability and data quality checks

ANNEX

Current and planned (inserted in red colour) availability and data quality checks

Check	Details	How? Purpose?	How often	
			Daily	Regular Report
Availability of SSN	Applicable to central and national systems	Based on reported full downtimes. Fulfil ICD/IFCD requirements.	Continuously	x
Ship details	Dead ships	To correct erroneous data affecting SSN & THETIS	Continuously	
Ports	Declaration of Port Authorities	Detecting Locodes not declared		x
	Activity of Ports	Number of ship calls		x
	Missing Port Notifications	Cross checks with AIS and external data	x (2 MS/Day)	x
	Actual time of arrival / departure	If reported	x (1 MS/day)	x
	Actual time of arrival/ departure	Timeliness against the SentAt		x
	Estimated arrival	Timeliness against the SentAt		x
	Dummy values employed in ETAs/ETDs	Implementation of the Dir. Requirements		x
Rejected messages	Status Code= Rejected	Target is 0 rejected, purpose - implementation of SSN business rules	x (1 MS/day)	x
Location codes	Use of non-identified/ non-defined (in UNECE or SSN Specific)	Harmonisation of destination ports/voyages	x (1 MS/day)	x

	THETIS	To align when necessary SSN and THETIS Locodes	x (1 MS/day)	x
Notifications	Numbers/ Counting	Detect inconsistencies, missing reporting/ Provide overall picture of Ship calls and Hazmat, Waste and Security reporting trends		x
	Number of updates	Detect unnecessary updates		x
Persons on Board	Percentage of reporting vs. dummy values	Implementation of the Dir. Requirements		x
Hazmat	Detailed part of HAZMAT	How the information can be retrieved i.e. XML, document, phone/ fax		x
	Reported before arrival or after	Implementation of the Dir. requirements		x
	Reported before departure or after	Implementation of the Dir. requirements		x
	Destination of the HAZMAT	Data quality and accuracy		x
	Missing Hazmat	Cross check with MRS reports	x	x
	Monitoring details availability	To check the availability of Hazmat details	x (1 MS/day)	x
Waste	Monitoring details availability	To check the availability of Waste details	x (1 MS/day)	x
Security	Monitoring details availability	To check the availability of Security details	x (1 MS/day)	x
Incident Reports	Reporting of incidents or accidents	Implementation of the Dir. requirements/ Availability of data/ Types of reports		x

	IR Availability	To monitor the IR details availability	x (1 MS/day)	x
MRS reporting	Number/ Implementation/ Coverage	Implementation of the Dir. requirements		x
	MRS availability	Monitor the MRS details availability	x	x
AIS reporting	Number/ Implementation/ coverage	Implementation of the Dir. requirements		x
	AIS availability	Monitor the AIS details availability	x	x

Anexo B

**Diretiva 79/116/CEE do Conselho de 21 de Dezembro de 1978
relativa às condições mínimas exigidas a certos navios-tanque
que entrem nos portos marítimos da Comunidade ou deles
saíam.**

379L0116

8. 2. 79

Jornal Oficial das Comunidades Europeias

Nº L 33/33

DIRECTIVA DO CONSELHO

de 21 de Dezembro de 1978

relativa às condições mínimas exigidas a certos navios-tanque que entrem nos portos marítimos da Comunidade ou deles saiam

(79/116/CEE)

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o nº 2 do seu artigo 84º,

Considerando que, a fim de reduzir o risco de incidentes envolvendo navios-tanque que entrem nos portos dos Estados-membros ou que deles saiam, importa que os referidos navios sejam submetidos a certas condições mínimas, em tempo útil, antes da entrada e durante o trajecto efectuado nas águas territoriais limítrofes do porto de destino ou do porto de partida;

Considerando que as autoridades competentes deveriam ser informadas de qualquer deficiência susceptível de prejudicar a segurança da navegação ou o meio marítimo; que um Estado-membro, cujas autoridades competentes sejam informadas de factos que envolvam ou aumentem o risco das zonas marítimas e costeiras de outro Estado-membro serem postas em perigo, deve do facto informar este Estado-membro tão rapidamente quanto possível,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

1. Os Estados-membros tomarão as medidas necessárias e adequadas para garantir que os navios-tanque destinados ao transporte de petróleo, de gás e de produtos químicos de 1 600 ou mais toneladas de arqueação bruta – completa ou parcialmente carregados – incluindo aqueles que estejam vazios mas não tenham sido ainda desgaseificados ou desembaraçados dos resíduos perigosos, que entrem nos portos marítimos do seu território ou que deles saiam, sejam submetidos às condições mínimas seguintes:

A. Em tempo útil antes de entrar,

- i) Comunicarão à autoridade competente do Estado-membro no qual o porto esteja situado as indicações («aviso»):
 - a) Nome e sinal de chamada do navio,
 - b) Nacionalidade do navio,
 - c) Comprimento e calado do navio,

d) Porto de destino,

e) Hora provável de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotagem, conforme exigido pela autoridade competente,

f) Indicações gerais sobre a natureza da carga e a sua quantidade,

g) Em caso de transporte de produtos químicos, indicar se o navio possui um certificado de «navio novo» estabelecido em conformidade com o Código da IMCO, relativo à construção e equipamento de navios que transportem produtos químicos perigosos a granel,

h) Existência de eventuais insuficiências ou incidentes susceptíveis de diminuir a manobrabilidade do navio em condições normais de segurança, de afectar a segurança e a fluidez da circulação ou que possam constituir um perigo para o meio marítimo ou as zonas limítrofes;

- ii) Preecherão com exactidão e cuidado uma lista de controlo para navios-tanque tal como consta do anexo da presente directiva e remetê-la-ão ao piloto para informação, e à autoridade competente a pedido desta;

B. Durante o trajecto efectuado nas águas territoriais limítrofes do porto de destino ou do porto de partida,

- i) Assinalarão às autoridades competentes qualquer deficiência ou incidente susceptível de diminuir a manobrabilidade do navio em condições normais de segurança, de afectar a segurança e a fluidez da circulação ou que possa constituir um perigo para o meio marítimo ou as zonas limítrofes,

- ii) Estabelecerão, o mais rapidamente possível, uma ligação radiotelefónica, de preferência em VHF, com as estações de rádio costeiras designadas para este efeito, nomeadamente com a estação de radar mais próxima – quando exista – e manterão esta ligação,

- iii) Utilizarão na medida do possível, nomeadamente em caso de visibilidade reduzida, os serviços fornecidos pelas estações de radar,

- iv) Recorrerão a pilotos, de acordo com os costumes e regulamentos estabelecidos pela autoridade competente.

2. Se o piloto verificar que existem deficiências susceptíveis de prejudicar a segurança de navegação do navio, informará rapidamente desse facto a autoridade competente.

3. Os Estados-membros podem derrogar o disposto nos n.ºs 1 e 2, na medida em que as condições do tráfego o exijam ou o permitam.

Artigo 2.º

Qualquer Estado-membro cujas autoridades competentes tenham sido informadas, por força do artigo 1.º ou por qualquer outra razão, de factos que originem ou aumentem para um outro Estado-membro o risco de pôr em perigo certas zonas marítimas e costeiras, tomará as medidas necessárias para informar desse facto, tão cedo quanto possível, o Estado-membro em causa.

Artigo 3.º

Os Estados-membros adoptarão, após consulta da Comissão e antes de 1 de Janeiro de 1980, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva. Informarão a Comissão e os outros Estados-membros das medidas tomadas, bem como de todas as disposições que prevejam derrogações nos termos do n.º 3 do artigo 1.º

Artigo 4.º

Os Estados-membros são destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas em 21 de Dezembro de 1978.

Pelo Conselho

O Presidente

Otto Graf LAMBSDORFF

ANEXO

FICHA DE CONTROLO PARA NAVIOS-TANQUE

A. Identificação do navio

Nome do navio	Armador		
bandeira	Código de chamada	Ano de construção	
Porto de registo	Comprimento	Arqueação bruta	
Sociedade de classificação		Grupo propulsor	
Sinal de classificação do navio			
Órgão de comando	Potência		
Nome do agente			
Calado:		Proa	Meio
Tipo de carga (segundo o plano de carga):		Natureza	Volume
			Ré

B. Equipamento de segurança

	En perfeito estado de funcionamento	Defeitos
	sim	não
1. Construção e equipamento técnico	☐	☐
Máquinas principais e auxiliares	☐	☐
Leme principal	☐	☐
Leme auxiliar	☐	☐
Sistema de ancoragem	☐	☐
Aparelhos fixos de extinção de incêndio	☐	☐
2. Equipamento de navegação		
características de manobra disponíveis	☐	☐
Primeiro radar	☐	☐
Segundo radar	☐	☐
Bússola giroscópica	☐	☐
Agulha magnética padrão	☐	☐
Radiogoniómetro	☐	☐
Eco-sonda	☐	☐
Outros meios electrónicos que permitam determinar a posição	☐	☐
3. Equipamento rádio		
Instalação radiotelegráfica	☐	☐
Instalação radio-telefónica (ondas VHF)	☐	☐

C. Certificados de segurança e outros documentos

	Certificados/documentos válidos a bordo	
	sim	não
Certificado de segurança de construção para navios de carga	☐	☐
Certificado de segurança do equipamento para navios de carga	☐	☐
Certificado de segurança radio-telegráfica para navios de carga	☐	☐
Certificado de segurança radio-telefónica para navios de carga	☐	☐
Certificado de linha de carga	☐	☐
Certificado de classificação	☐	☐
Certificado de garantia contra os riscos deidos ao petróleo	☐	☐
Livro de registos de óleos preenchido	☐	☐

D. Tripulação a bordo

	sim	não	título profissional de competência (designação precisa com n.º) emitida por (autoridade competente) em (localidade/país) ⁽¹⁾
Comandante	☐	☐	
Imediato	☐	☐	
Piloto de 1ª classe	☐	☐	
Piloto de 2ª classe	☐	☐	
Maquinista chefe	☐	☐	
Maquinista de 1ª classe	☐	☐	
Maquinista de 2ª classe	☐	☐	
Maquinista de 3ª classe	☐	☐	
Operador de rádio	☐	☐	
Total dos outros membros da tripulação		no convés	na sala de máquinas ☐
Piloto de alto mar tomado a bordo	☐	☐	
Data	Assinatura do comandante ou, em caso de impedimento, do seu substituto		

⁽¹⁾ Os Estado-membros podem decidir não indicar na ficha de controlo a parte da rubrica D que respeita aos títulos profissionais de competência.

Anexo C

Diretiva 93/75/CEE do Conselho de 13 de Setembro de 1993 relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes.

II

(Actos cuja publicação não é uma condição da sua aplicabilidade)

CONSELHO

DIRECTIVA 93/75/CEE DO CONSELHO

de 13 de Setembro de 1993

relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes

O CONSELHO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Económica Europeia e, nomeadamente, o nº 2 do seu artigo 84º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Parlamento Europeu ⁽²⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽³⁾,

Considerando que se tem vindo a assistir a uma expansão sem quebras do volume dos transportes de mercadorias perigosas ou poluentes por via marítima, o que implica um aumento do risco de acidentes graves, os quais continuam a verificar-se;

Considerando que se afigura necessário tomar todas as medidas adequadas para evitar circunstâncias susceptíveis de provocar acidentes deste tipo e reduzir os danos que deles possam decorrer; considerando que, para tal, os navios que entram nos portos comunitários, ou que deles saem, deverão respeitar requisitos mínimos;

Considerando que o melhoramento da informação poderá contribuir para prevenção e minimização dos acidentes; que tal melhoramento permitirá igualmente às autoridades competentes tomar as precauções necessárias quanto aos navios com destino aos portos da Comunidade ou que deles saem transportando mercadorias perigosas ou poluentes;

Considerando que, ao abrigo da Convenção Solas e da Convenção Marpol, as autoridades competentes deverão ser informadas sobre a natureza e a localização das merca-

dorias perigosas ou poluentes que se encontram a bordo dos navios;

Considerando que alguns serviços regulares poderão ficar isentos de fornecer essas informações;

Considerando que, para diminuir o risco de acidentes, será conveniente dar o devido relevo a certas regras de navegação;

Considerando que a Resolução OMI A 648 (16) « insta os Estados-membros a garantir que os sistemas e requisitos de notificação dos navios sejam tanto quanto possível conformes com os princípios gerais especificados no respectivo anexo »;

Considerando que, para tal, as autoridades competentes, em caso de incidente ou circunstância marítima que constitua uma ameaça ao respectivo litoral, ou a interesses conexos, deverão receber do comandante do navio informação imediata relativa ao incidente e à presença a bordo de substâncias perigosas ou poluentes, de forma a permitir às referidas autoridades tomarem todas as medidas necessárias;

Considerando que, além disso, esta directiva refere as medidas que os Estados-membros poderão adoptar, em conformidade com o direito internacional;

Considerando que a Convenção Solas e a Convenção Marpol obrigam os navios a informar os outros navios e as autoridades costeiras do perigo para o próprio navio, para os outros navios e para a navegação marítima, bem como da descarga efectiva ou provável não permitida, ou anormal, de mercadorias poluentes; que se afigura adequado que as autoridades competentes radiodifundam, se necessário, as informações que lhes tenham sido fornecidas;

Considerando que cada Estado-membro tomará as providências necessárias para tirar o devido proveito dessas informações;

⁽¹⁾ JO nº C 147 de 14. 6. 1989, p. 3.

JO nº C 294 de 24. 11. 1990, p. 12.

⁽²⁾ JO nº C 175 de 16. 7. 1990, p. 41.

JO nº C 255 de 20. 9. 1993.

⁽³⁾ JO nº C 329 de 20. 12. 1989, p. 20.

Considerando que essa troca de informações exige uma coordenação adequada entre as autoridades de toda a Comunidade, carregadores, operadores de navios e pilotos;

Considerando que a execução da directiva poderá requerer certas alterações que serão adoptadas pela Comissão, coadjuvada por um comité ou, em determinadas circunstâncias, pelo próprio Conselho;

Considerando que a Comissão apresentará novas propostas destinadas a completar o sistema previsto na presente directiva;

Considerando que a presente directiva revoga a Directiva 79/116/CEE, de 21 de Dezembro de 1978, relativa às condições mínimas exigidas a certos navios-tanques que entrem nos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam⁽¹⁾;

Considerando que a presente directiva não afecta o direito de os Estados-membros estabelecerem requisitos adicionais para os navios,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1º

1. Os Estados-membros tomarão todas as medidas necessárias e adequadas para garantir que os comandantes ou operadores de navios com destino a um porto comunitário ou que dele saiam e que transportem mercadorias perigosas ou poluentes a granel ou embaladas, bem como os carregadores das referidas mercadorias, respeitem as condições mínimas que lhes são exigidas, nos termos do disposto na presente directiva.

2. O disposto na presente directiva não se aplica:

- a) Aos navios de guerra e outros navios do Estado utilizados para fins não comerciais;
- b) Aos depósitos, reservatórios e equipamentos que se destinem a ser utilizados a bordo dos navios.

Artigo 2º

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Operadores»: os armadores, fretadores, administradores ou agentes do navio;
- b) «Navio»: qualquer cargueiro, petroleiro ou navio-tanque destinado ao transporte de gases ou produtos químicos, bem como qualquer navio de passageiros, que tencione entrar em portos comunitários ou deles

sair e que transporte mercadorias perigosas ou poluentes, a granel ou embaladas;

- c) «Mercadorias perigosas»: mercadorias que constam do código IMDG, do capítulo 17 do código IBC, e do capítulo 19 do código IGC;
- d) «Mercadorias poluentes»:
 - hidrocarbonetos, tal como definidos no anexo 1 da Convenção Marpol,
 - substâncias líquidas nocivas, tal como definidas no anexo 2 da Convenção Marpol,
 - substâncias prejudiciais, tal como definidas no anexo 3 da Convenção Marpol;
- e) «Convenção MARPOL»: a Convenção internacional para a prevenção da poluição por navios, de 1973, e o seu protocolo de 1978, na versão em vigor no momento da adopção da presente directiva;
- f) «Código IMDG»: o código marítimo internacional para as mercadorias perigosas, na versão em vigor no momento da adopção da presente directiva;
- g) «Código IBC»: o código internacional da OMI para a construção e equipamento de navios que transportam substâncias químicas perigosas a granel, na versão em vigor no momento da adopção da presente directiva;
- h) «Código IGC»: o código internacional da OMI para a construção e equipamento de navios que transportam gases liquefeitos a granel, na versão em vigor no momento da adopção da presente directiva;
- i) «Resolução A 648(16) da OMI»: a Resolução 648 (16) da Organização Marítima Internacional adoptada pela assembleia na sua 16ª sessão, de 19 de Outubro de 1989, e intitulada «Princípios gerais aplicáveis aos sistemas e obrigação de notificação dos navios, incluindo directrizes destinadas à notificação de incidentes que envolvam mercadorias perigosas, substâncias prejudiciais e/ou poluentes marinhos», na versão em vigor na data de adopção da presente directiva;
- j) «Autoridades competentes»: as autoridades e organizações designadas pelos Estados-membros, em conformidade com o artigo 3º;
- k) «Carregador»: qualquer pessoa que tenha celebrado com um transportador um contrato de transporte de mercadorias por mar, ou o tenha feito celebrar, em seu nome ou em sua representação.

Artigo 3º

Cada Estado-membro designará as autoridades competentes destinatárias das informações e notificações previstas na presente directiva e informará a Comissão da designação efectuada.

A Comissão publicará a lista das autoridades competentes e dos respectivos agentes de ligação designados pelos Estados-membros.

⁽¹⁾ JO nº L 33 de 8. 2. 1979, p. 33. Directiva alterada pela Directiva 79/1034/CEE (JO nº L 315 de 11. 12. 1979, p. 16).

Artigo 4º

As mercadorias perigosas ou poluentes só serão entregues para transporte, ou levadas para bordo de um navio, se o comandante ou o operador tiver recebido uma declaração que contenha as designações técnicas correctas das mercadorias perigosas ou poluentes, os respectivos números na nomenclatura das Nações Unidas (UN) sempre que estes existam, as classes de risco da OMI em conformidade com os códigos IMDG, IBC e IGC, as quantidades das referidas mercadorias e, caso sejam transportadas em tanques portáteis ou em contentores, as respectivas marcas de identificação.

Compete ao carregador entregar ao comandante ou operador a declaração exigida nos termos da presente directiva e garantir que a carga entregue para transporte corresponda de facto à que tiver sido declarada em conformidade com o parágrafo supra.

Artigo 5º

1. Cada Estado-membro tomará as medidas necessárias no sentido de aplicar o disposto nos números seguintes a todos os navios.

2. O operador de um navio que saia de um porto de um Estado-membro deverá notificar a autoridade competente desse Estado-membro, antes da saída do navio, de todas as informações enumeradas no anexo I.

3. O operador de um navio proveniente de um porto situado fora da Comunidade que se dirija para um porto situado na Comunidade ou para um ancoradouro situado em águas territoriais de um Estado-membro deverá, como condição de entrada nesse porto ou ancoradouro, notificar, no momento de abandonar o porto de carga — todas as informações enumeradas no anexo I —, a autoridade competente do Estado-membro onde se localiza o primeiro porto de destino ou de ancoradouro.

4. Os Estados-membros podem estabelecer uma derrogação à aplicação dos nºs 2 e 3 relativamente aos serviços regulares com um tempo de viagem inferior a uma hora. A Comissão, a pedido de um Estado-membro, poderá autorizar um alargamento razoável deste período.

Neste caso, as informações enumeradas no anexo I deverão ser comunicadas pelo operador às autoridades dos Estados-membros de partida ou de destino, em qualquer momento, a pedido destas.

5. Os navios que entrem ou que saiam de um porto situado num Estado-membro deverão, em conformidade com as regulamentações nacionais do Estado em questão :

- a) Utilizar os serviços prestados pelos serviços locais de gestão do tráfego de navios (GTN), sempre que estes existam ;
- b) Recorrer a pilotos.

Artigo 6º

1. Cada Estado-membro exigirá, caso se verifique um incidente ou circunstância que represente uma ameaça para as suas faixas costeiras ou para interesses com estas

relacionados, que o comandante do navio em questão forneça pelo menos informações imediatas às autoridades competentes do Estado-membro em causa sobre os pormenores do incidente e as informações referidas no anexo I.

A autoridade competente poderá considerar que a obrigação de comunicar as informações incluídas no anexo I foi cumprida, caso o navio indique qual a autoridade competente no território comunitário que detém a informação exigida no artigo 5º.

2. A notificação prevista no nº 1 deverá ser efectuada em conformidade com a Resolução A 648 (16) da OMI e, pelo menos, em todas as circunstâncias definidas na referida resolução.

3. No anexo III são especificadas as medidas que os Estados-membros poderão aplicar, em conformidade com o direito internacional.

Artigo 7º

O disposto nos artigos 5º e 6º não afecta as condições impostas por força de convenções internacionais, ou convénios nacionais de notificação portuária.

Artigo 8º

1. O comandante do navio deve preencher a ficha de controlo apresentada no anexo II da presente directiva com informações verdadeiras e exactas e comunicá-la ao piloto, a título informativo e à autoridade competente, caso esta o deseje.

2. Os pilotos que procedam à acostagem, desacostagem ou às manobras dos navios devem informar imediatamente a autoridade competente sempre que tenham conhecimento de quaisquer deficiências que possam prejudicar a sua navegação em condições de segurança.

Artigo 9º

A autoridade competente do Estado-membro afectado deve, na medida do necessário, comunicar via rádio, dentro das zonas em causa, quaisquer incidentes notificados nos termos do nº 1 do artigo 6º, bem como informações respeitantes a quaisquer navios que representem um risco para a navegação.

Artigo 10º

As autoridades competentes que detenham as informações notificadas em conformidade com o artigo 5º e com o nº 1 do artigo 6º devem tomar as medidas adequadas para, em qualquer momento, fornecer tais informações a pedido das autoridades competentes de outro Estado-membro.

Qualquer Estado-membro cujas autoridades competentes tenham sido informadas, em conformidade com a presente directiva, ou de outro modo, de factos que envolvam ou aumentem o risco, para outro Estado-membro, de um perigo para determinadas zonas marítimas e costeiras, deve tomar as medidas adequadas para informar desse facto, o mais brevemente possível, o Estado-membro em causa.

Cada Estado-membro deve tomar as medidas necessárias no sentido de utilizar plenamente os relatórios que os navios são obrigados a transmitir-lhe em caso de incidente susceptível de provocar danos graves.

Artigo 11º

A presente directiva pode ser alterada em conformidade com o procedimento estipulado no artigo 12º, tendo em vista :

- a aplicação, para efeitos da presente directiva, de alterações à convenção, códigos e resolução internacionais referidos nas alíneas e), f), g), h) e i) do artigo 2º que venham a entrar em vigor,
- a adaptação da aplicação da presente directiva à luz dos progressos científicos e técnicos, sem alargamento do seu âmbito.

Artigo 12º

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

2. O representante da Comissão submeterá à apreciação do comité um projecto das medidas a tomar. O comité emitirá o seu parecer sobre esse projecto num prazo que o presidente pode fixar em função da urgência da questão em causa. O parecer será emitido por maioria, nos termos previstos no nº 2 do artigo 148º do Tratado para a adopção das decisões que o Conselho é chamado a tomar sob proposta da Comissão. Nas votações no comité, os votos dos representantes dos Estados-membros estão sujeitos à ponderação definida no artigo atrás referido. O presidente não participa na votação.

3. a) A Comissão adoptará as medidas projectadas desde que sejam conformes com o parecer do comité.

b) Se as medidas projectadas não forem conformes com o parecer do comité, ou na ausência de parecer, a Comissão submeterá sem demora ao Conselho uma proposta relativa às medidas a tomar. O Conselho deliberará por maioria qualificada.

Se, no termo de um prazo de oito semanas a contar da data em que o assunto foi submetido à apreciação do Conselho, este último ainda não tiver deliberado, a Comissão adoptará as medidas propostas.

Artigo 13º

1. A Comissão deve apresentar ao Conselho, até 31 de Dezembro de 1995, um relatório relativo à aplicação da

presente directiva acompanhado, se necessário, de propostas.

2. A Comissão deve igualmente formular, o mais brevemente possível e o mais tardar até 31 de Dezembro de 1993, novas propostas que tenham por objectivo a introdução de um sistema de notificação mais completo a nível comunitário. Tais propostas poderão abranger navios que transitem ao largo das costas dos Estados-membros e incluir sistemas electrónicos de intercâmbio de dados entre navios e instalações em terra firme.

Artigo 14º

1. Os Estados-membros adoptarão as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva, o mais tardar doze meses após a sua adopção. Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

2. Sempre que os Estados-membros adoptarem tais disposições, estas deverão incluir uma referência à presente directiva, ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão definidas pelos Estados-membros.

3. As obrigações decorrentes da presente directiva entrarão em vigor 24 meses após a sua adopção.

4. Os Estados-membros comunicarão à Comissão, o mais tardar doze meses após a adopção da presente directiva, o texto das disposições essenciais de direito nacional que adoptarem no domínio regulado pela presente directiva.

Além disso, essas disposições deverão ser comunicadas de modo adequado ao sector marítimo, através dos serviços nacionais de informação e aviso à navegação.

Artigo 15º

A Directiva 79/116/CEE do Conselho é revogada 24 meses após a adopção da presente directiva.

Artigo 16º

Os Estados-membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 13 de Setembro de 1993.

Pelo Conselho

O Presidente

Ph. MAYSTADT

ANEXO I**Informações relativas aos navios que transportam mercadorias perigosas ou poluentes***(Artigo 5º)*

1. Nome e indicativo de chamada do navio
 2. Nacionalidade do navio
 3. Comprimento e calado do navio
 4. Porto de destino
 5. Hora provável de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotagem, tal como exigido pela autoridade competente
 6. Hora provável de saída do porto
 7. Rota prevista
 8. Designações técnicas correctas das mercadorias perigosas ou poluentes e respectivos números na nomenclatura das Nações Unidas (NU) sempre que estes existam, classes de risco da OMI em conformidade com os códigos IMDG, IBC, e IGC, quantidades das referidas mercadorias e, caso sejam transportadas em tanques portáteis ou em contentores, às respectivas marcas de identificação.
 9. Confirmação da presença a bordo de uma lista, manifesto ou plano de carga adequado especificando pormenorizadamente as mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo do navio e a sua localização
-

ANEXO II

FICHA DE CONTROLO DOS NAVIOS

(Nº 3 do artigo 6º, artigo 8º e anexo III)

A. Identificação do navio

Nome do navio :

Armador :

Ano de construção :

.....

.....

.....

Pavilhão :

Indicativo de chamada :

Tonelagem de arqueação bruta :

.....

.....

.....

Porto de registo :

Comprimento :

.....

.....

.....

Menção do indicativo internacional de chamada
do navio, se existir :

.....

Sociedade de classificação :

.....

Classe de notação :

Casco :

Máquinas :

.....

.....

.....

Grupo motopropulsor :

Potência :

.....

.....

Nome do agente :

.....

Calado :

Proa :

Meio :

Ré :

.....

.....

.....

.....

Volume/massa da carga perigosa ou poluente :

.....

B. Equipamento de segurança a bordo

Em perfeito estado
de funcionamento

Sim

Não

Deficiências

1. Construção e equipamento técnico

Máquinas principais e auxiliares

☐☐

.....

Leme principal

☐☐

.....

Leme auxiliar

☐☐

.....

Sistema de ancoragem

☐☐

.....

Aparelhos fixos de extinção de incêndios

☐☐

.....

Sistema de gás inerte (se existir)

☐☐

.....

	Em perfeito estado de funcionamento		Deficiências
	Sim	Não	
2. Equipamentos de navegação			
Características de manobra disponíveis	☐	☐	
Primeiro radar	☐	☐	
Segundo radar	☐	☐	
Bússola giroscópica	☐	☐	
Agulha magnética padrão	☐	☐	
Radiogoniómetro	☐	☐	
Eco-sonda	☐	☐	
Outros meios electrónicos que permitam determinar a posição do navio	☐	☐	
3. Equipamento de rádio			
Instalação radiotelegráfica	☐	☐	
Instalação radiotelefónica (códigos VHF)	☐	☐	

C. Documentos

	Certificados/documentos válidos a bordo	
	Sim	Não
Certificado de segurança de construção para navios de carga	☐	☐
Certificado de segurança do equipamento para navios de carga	☐	☐
Certificado de segurança de equipamento radiotelegráfico para navios de carga	☐	☐
Certificado de segurança de equipamento radiotelefónico para navios de carga	☐	☐
Certificado de linha de carga	☐	☐
Certificado de classificação	☐	☐
Certificado de seguro contra os riscos de poluição	☐	☐
Certificado Solas para as mercadorias perigosas	☐	☐
Certificado de segurança dos passageiros	☐	☐
Livro de registo de carga de hidrocarbonetos preenchido	☐	☐
Certificado (internacional) de aptidão para o transporte de produtos químicos perigosos a granel	☐	☐
Certificado (internacional) de aptidão para o transporte de gases liquefeitos a granel	☐	☐
Certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos (certificado IOPP)	☐	☐
Certificado internacional de prevenção da poluição para o transporte de substâncias líquidas nocivas a granel	☐	☐

D. Tripulação a bordo

			Diploma profissional de aptidão (designação exacta e número de série)	Emitido por (autoridade competente)	Em (localidade/país)
	Sim	Não			
Comandante	☐	☐			
Imediato	☐	☐			
1º piloto	☐	☐			
2º piloto	☐	☐			
Chefe de máquinas	☐	☐			
1º oficial maquinista	☐	☐			
2º oficial maquinista	☐	☐			
3º oficial maquinista	☐	☐			
Operador de rádio	☐	☐			
Total dos outros membros da tripulação :			no convés :	na sala das máquinas :	
					
Piloto de alto mar tomado a bordo	☐	☐			

.....
Data.....
Assinatura do comandante ou, em caso de impedimento, do seu substituto

*ANEXO III***Medidas que os Estados-membros poderão aplicar em conformidade com o direito internacional***(Nº 3 do artigo 6º)*

Sempre que, na sequência de um incidente ou circunstância do tipo descrito nos nºs 1 e 2 do artigo 6º, envolvendo um navio abrangido pela presente directiva, a autoridade competente do Estado-membro afectado considerar necessário, em conformidade com o direito internacional ⁽¹⁾, evitar, reduzir, ou eliminar um risco grave e iminente para a sua faixa costeira, ou para interesses com esta relacionados e para a segurança de outros navios, das tripulações, dos passageiros ou das pessoas em terra, ou para proteger o ambiente marinho, poderá, nomeadamente :

- restringir os movimentos do navio ou ordenar-lhe que siga uma determinada rota. Esta exigência não se sobreporá à responsabilidade, que compete ao comandante, de dirigir o seu navio em condições de segurança,
- solicitar ao comandante que apresente as informações pertinentes da ficha de controlo constante do anexo II da presente directiva e que confirme que se encontra disponível a bordo uma cópia da lista, manifesto ou plano de carga adequado referidos no ponto 9 do anexo I.

⁽¹⁾ — Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar (UNCLOS), 1983, artigo 221º

— Convenção internacional relativa à intervenção em alto mar em caso de acidente ou poluição petrolífera, 1969, artigos I, II, III e V,

— Protocolo de 1973 relativo à intervenção em alto mar em casos de poluição por substâncias diferentes dos hidrocarbonetos, artigos I e II.

Anexo D

Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de Junho de 2002 relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho.

DIRECTIVA 2002/59/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 27 de Junho de 2002****relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Directiva 93/75/CEE do Conselho**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 2 do seu artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ⁽²⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽³⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽⁴⁾,

Considerando o seguinte:

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

(2) A Directiva 93/75/CEE do Conselho, de 13 de Setembro de 1993, relativa às condições mínimas exigidas aos navios com destino aos portos marítimos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes ⁽⁵⁾, estabelece um sistema de informação das autoridades competentes sobre os navios com destino aos portos da Comunidade ou que deles saiam transportando mercadorias perigosas ou poluentes e sobre os incidentes que ocorram no mar. Esta directiva

prevê que a Comissão apresente novas propostas com o objectivo de introduzir um sistema de notificação mais completo a nível comunitário, eventualmente aplicável aos navios que transitem ao longo das costas dos Estados-Membros.

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

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

(5) Ao longo das costas europeias foram implantados diversos sistemas de notificação obrigatória dos navios, em conformidade com as regras pertinentes adoptadas pela Organização Marítima Internacional (OMI). Convém assegurar que os navios satisfaçam as obrigações de notificação em vigor no quadro destes sistemas.

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

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

⁽¹⁾ JO C 120 E de 24.4.2001, p. 67 e
JO C 362 E de 18.12.2001, p. 255.

⁽²⁾ JO C 221 de 7.8.2001, p. 54.

⁽³⁾ JO C 357 de 14.12.2001, p. 1.

⁽⁴⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 14 de Junho de 2001 (JO C 53 E de 28.2.2002, p. 304), posição comum do Conselho de 19 de Dezembro de 2001 (JO C 58 E de 5.3.2002, p. 14) e decisão do Parlamento Europeu de 10 de Abril de 2002 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de 25 de Junho de 2002.

⁽⁵⁾ JO L 247 de 5.10.1993, p. 19. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/74/CE da Comissão (JO L 276 de 13.10.1998, p. 7).

⁽⁶⁾ JO C 271 de 7.10.1993, p. 1.

- por um sistema VDR podem ser utilizados após um acidente para investigação das suas causas e, preventivamente, para extrair os necessários ensinamentos dessas situações. Os Estados-Membros devem incentivar a utilização desses dados para ambos os fins.
- (8) Para além do equipamento técnico adequado, os Estados-Membros devem assegurar que os centros costeiros das autoridades competentes disponham de pessoal suficiente e devidamente qualificado.
- (9) O conhecimento exacto de quais as mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo e outras informações pertinentes em matéria de segurança, nomeadamente informações sobre eventuais incidentes de navegação, são um elemento essencial para a preparação e a eficácia das operações de intervenção em caso de poluição ou risco de poluição marinha. Os navios provenientes ou com destino aos portos dos Estados-Membros deverão notificar essas informações às autoridades competentes ou às autoridades portuárias dos mesmos.
- (10) A fim de simplificar e acelerar a transmissão e o tratamento das informações relativas à carga, que podem ser volumosas, convém que, sempre que tal seja exequível, essas informações sejam transmitidas por via electrónica à autoridade competente ou à autoridade portuária interessadas. Pelas mesmas razões, o intercâmbio de dados entre as autoridades competentes dos Estados-Membros deve também efectuar-se por via electrónica.
- (11) Os serviços regulares efectuados entre dois ou mais Estados, de que um pelo menos seja um Estado-Membro, devem poder ser dispensados da obrigação de notificação para cada viagem, na condição de as companhias interessadas terem instituído, a contento dos Estados-Membros, procedimentos internos que garantam a transmissão atempada das informações previstas na presente directiva à autoridade competente.
- (12) Certos navios representam, devido ao seu comportamento ou ao seu estado, um risco potencial para a segurança da navegação e o ambiente. Os Estados-Membros deverão prestar especial atenção ao acompanhamento desses navios, tomar as medidas adequadas para evitar o agravamento dos riscos que eles colocam e transmitir as informações pertinentes de que disponham relativamente a tais navios aos demais Estados-Membros interessados. As referidas medidas adequadas poderão ser medidas tomadas no âmbito das actividades de controlo pelo Estado do porto.
- (13) Os Estados-Membros devem precaver-se contra os riscos para a segurança marítima e o meio marinho e costeiro criados por incidentes, acidentes ou determinados outros acontecimentos de mar e pela presença de manchas de poluição ou de embalagens à deriva no mar. Para esse efeito, os comandantes dos navios que naveguem no interior de uma região de busca e salvamento, da zona económica exclusiva ou de uma zona equivalente pertencente aos Estados-Membros devem notificar tais situações às autoridades costeiras fornecendo todos os elementos necessários. À luz da respectiva situação específica, os Estados-Membros devem dispor de flexibilidade para determinar qual das referidas zonas geográficas deve ser abrangida pela obrigação de notificação.
- (14) Em caso de incidente ou acidente marítimo, a cooperação plena entre as várias partes envolvidas na operação de transporte contribui de forma significativa para a eficácia da intervenção das autoridades competentes.
- (15) Quando uma autoridade competente designada por um Estado-Membro considere, com base no estado do mar e em previsões meteorológicas fornecidas por um serviço de informações meteorológicas qualificado, que se verifiquem condições meteorológicas ou de mar excepcionalmente desfavoráveis que criam um risco grave para a segurança da vida humana ou de poluição, deve informar do facto o comandante de qualquer navio que deseje entrar ou sair do porto e pode tomar quaisquer outras medidas adequadas. Sem prejuízo do dever de assistência a navios em perigo, essas medidas poderão incluir a proibição de entrada ou de saída do porto, até que se restabeleça uma situação normal. Em caso de eventual risco para a segurança ou de poluição, e tomando em consideração a situação específica do porto em questão, pode recomendar aos navios que não saiam do porto. Se o comandante decidir largar do porto, fá-lo-á sob a sua responsabilidade, devendo apresentar as razões da sua decisão.
- (16) A indisponibilidade de locais de refúgio pode ter consequências graves em caso de acidente marítimo. Por conseguinte, os Estados-Membros devem elaborar planos que permitam, caso a situação o exija, acolher nos seus portos ou em qualquer zona protegida, nas melhores condições possíveis, os navios que se encontrem em perigo. Sempre que seja necessário e viável, estes planos devem incluir disposições relativas a meios e estruturas adequadas de assistência, socorro e anti-poluição. Os portos que acolham um navio em perigo devem poder contar com uma rápida indemnização pelas despesas e eventuais danos ocasionados por esta operação. Em consequência, a Comissão deve estudar as possibilidades de um sistema adequado de indemnização dos portos da Comunidade que acolham um navio em perigo e a viabilidade de exigir aos navios que pretendam entrar num porto da Comunidade que estejam adequadamente seguros.
- (17) É necessário estabelecer um quadro de cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão, que melhore a aplicação do sistema de acompanhamento e informação para o tráfego marítimo, estabelecendo ligações de comunicação adequadas entre as autoridades competentes e os portos dos Estados-Membros. A cobertura do sistema de identificação e acompanhamento dos navios deve também ser reforçada nas zonas marítimas da Comunidade em que é ainda insuficiente. Deverão ainda ser criados centros de gestão das informações nas

regiões marítimas da Comunidade, a fim de facilitar o intercâmbio ou a partilha dos dados pertinentes relativos ao acompanhamento do tráfego e à aplicação da presente directiva. Os Estados-Membros e a Comissão devem também procurar cooperar com os países terceiros para a realização destes objectivos.

(18) A eficácia da presente directiva depende grandemente do exercício de um controlo estrito da sua aplicação pelos Estados-Membros. Para esse efeito, os Estados-Membros devem levar a cabo inspecções adequadas ou tomar quaisquer outras medidas para assegurar que as ligações de comunicação estabelecidas para os fins da presente directiva funcionem satisfatoriamente. Há igualmente que instituir um regime de sanções para garantir que as partes interessadas satisfaçam as obrigações de notificação ou de transporte de equipamentos previstas na presente directiva.

(19) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽¹⁾.

(20) Certas disposições da presente directiva poderão ser alteradas por meio do referido procedimento, a fim de ter em conta a evolução dos instrumentos comunitários e internacionais e a experiência adquirida com a aplicação da presente directiva, contanto que dessas alterações não resulte um alargamento do âmbito de aplicação da directiva. Um sistema adequado de prestação, pelos Estados-Membros, de informações sobre a aplicação da presente directiva facultará à Comissão um instrumento adequado de avaliação da experiência adquirida com essa aplicação.

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

(22) Atendendo a que os objectivos da acção encarada, nomeadamente o aumento da segurança e da eficiência do tráfego marítimo, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à dimensão ou aos efeitos da acção prevista, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objectivo

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

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

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

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

2. A presente directiva não se aplica a:

- a) Navios de guerra, navios auxiliares da marinha e outros navios pertencentes a um Estado-Membro ou ao serviço de um Estado-Membro e utilizados para um serviço público de natureza não comercial;
- b) Navios de pesca, navios tradicionais e embarcações de recreio de comprimento inferior a 45 metros;
- c) Paiois de combustível de menos de 5 000 toneladas, provisões de bordo e equipamentos do navio.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Instrumentos internacionais pertinentes», os seguintes instrumentos:

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

⁽¹⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação no JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).

- Solas, a Convenção Internacional para a salvaguarda da vida humana no mar, bem como os seus protocolos e alterações,
 - a Convenção Internacional sobre a arqueação dos navios, de 1969,
 - a Convenção internacional de 1969 sobre a intervenção no alto mar em caso de acidente que provoque ou possa vir a provocar poluição por hidrocarbonetos e o protocolo de 1973 sobre a intervenção no alto mar em caso de poluição por substâncias que não sejam hidrocarbonetos,
 - a Convenção SAR, a Convenção Internacional sobre busca e salvamento marítimo, de 1979,
 - código ISM, o código internacional de gestão para a segurança,
 - código IMDG, o código marítimo internacional para as mercadorias perigosas,
 - código IBC, o código internacional para a construção e o equipamento dos navios de transporte de produtos químicos perigosos a granel, da OMI,
 - código IGC, o código internacional para a construção e o equipamento dos navios de transporte de gases liquefeitos a granel, da OMI,
 - código BC, o código de práticas para a segurança do transporte de carga sólida a granel, da OMI,
 - código INF, o código para a segurança do transporte de combustível nuclear irradiado, plutónio e resíduos altamente radioactivos em barris a bordo de navios, da OMI,
 - resolução A.851(20) da OMI, a resolução A.851(20) da Organização Marítima Internacional intitulada «*General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants*»;
- b) «Operador», o armador ou o gestor do navio;
- c) «Agente», a pessoa mandatada ou autorizada para prestar informações em nome do operador do navio;
- d) «Carregador», a pessoa que celebrou um contrato de transporte de mercadorias com um transportador ou em nome da qual ou por conta da qual foi celebrado esse contrato;
- e) «Companhia», a companhia na acepção que lhe é dada na regra 1.2 do capítulo IX da Convenção SOLAS;
- f) «Navio», qualquer navio de mar ou veículo marinho;
- g) «Mercadorias perigosas»:
- as mercadorias mencionadas no código IMDG,
 - as substâncias líquidas perigosas enumeradas no capítulo 17 do código IBC,
 - os gases liquefeitos enumerados no capítulo 19 do código IGC,
 - as matérias sólidas referidas no apêndice B do código BC.
- Incluem-se igualmente nesta definição as mercadorias para cujo transporte tenham sido prescritas condições prévias adequadas em conformidade com o disposto no ponto 1.1.3 do código IBC ou no ponto 1.1.6 do código IGC;
- h) «Mercadorias poluentes»:
- os hidrocarbonetos conforme a definição dada no anexo I da Convenção Marpol,
 - as substâncias líquidas nocivas, conforme a definição dada no anexo II da Convenção Marpol,
 - as substâncias prejudiciais, conforme a definição dada no anexo III da Convenção Marpol;
- i) «Unidade de transporte de carga», qualquer veículo de carga rodoviário, vagão de carga ferroviário, contentor, veículo cisterna rodoviário, vagão ferroviário ou cisterna portátil;
- j) «Endereço», o nome e as ligações de comunicação pelos quais se possa estabelecer contacto, em caso de necessidade, com o operador, o agente, a autoridade portuária, a autoridade competente ou qualquer outra pessoa ou organismo autorizados na posse de informações detalhadas relativas à carga transportada pelo navio;
- k) «Autoridades competentes», as autoridades e organizações designadas pelos Estados-Membros a receber e disponibilizar as informações comunicadas em conformidade com a presente directiva;
- l) «Autoridades portuárias», as autoridades ou organismos competentes designados pelos Estados-Membros, em cada porto, a receber e disponibilizar as informações comunicadas em conformidade com a presente directiva;

- m) «Local de refúgio», um porto, parte de porto ou outro espaço para manobrar ou fundeadoiro de protecção, ou qualquer outra área de refúgio identificada por um Estado-Membro para acolher os navios em perigo;
- n) «Centro costeiro», o serviço de tráfego marítimo, a instalação em terra responsável por um sistema de notificação obrigatória dos navios aprovado pela OMI ou o organismo responsável pela coordenação das operações de busca e salvamento ou de combate à poluição no mar, designados pelos Estados-Membros em conformidade com a presente directiva.
- o) «Serviço de tráfego marítimo» (VTS), um serviço destinado a aumentar a segurança e a eficácia do tráfego marítimo e a proteger o ambiente, com capacidade para intervir no tráfego e reagir a situações de tráfego que surjam na zona por ele abrangida;
- p) «Sistemas de organização do tráfego», qualquer sistema que inclua uma ou várias rotas ou medidas de organização do tráfego destinadas a reduzir o risco de acidentes; inclui sistemas de separação do tráfego, rotas com dois sentidos, vias recomendadas, zonas a evitar, zonas de tráfego costeiro, desvios, zonas de precaução e rotas de águas profundas;
- q) «Navios tradicionais», qualquer tipo de navio histórico e suas réplicas, incluindo os navios destinados a incentivar ou promover competências e a navegação tradicionais, que constituam simultaneamente monumentos culturais vivos, manobrados de acordo com princípios de navegação e técnica tradicionais;
- r) «Acidente», qualquer acidente na acepção do código da OMI para a investigação de acidentes e incidentes marítimos.

TÍTULO I

NOTIFICAÇÃO E ACOMPANHAMENTO DOS NAVIOS

Artigo 4.º

Notificação prévia à entrada em portos dos Estados-Membros

1. O operador, agente ou comandante de um navio que se dirija a um porto de um Estado-Membro deve notificar as informações previstas no ponto 1 do anexo I à autoridade portuária:
 - a) Com pelo menos 24 horas de antecedência; ou
 - b) O mais tardar, no momento em que o navio largue do porto anterior, se a duração da viagem for inferior a 24 horas; ou

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

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

Artigo 5.º

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

1. Os Estados-Membros em causa devem assegurar o acompanhamento e tomar todas as medidas necessárias e adequadas para garantir que todos os navios que entrem na zona abrangida por um sistema de notificação obrigatória dos navios, aprovado pela OMI de acordo com a regra 11, capítulo V, da Convenção SOLAS, e operado por um ou mais Estados, dos quais um pelo menos é um Estado-Membro, em conformidade com as orientações e critérios aplicáveis estabelecidos pela OMI, respeitem esse sistema comunicando as informações exigidas, sem prejuízo de quaisquer informações suplementares solicitadas pelo Estado-Membro de acordo com a resolução A.851(20) da OMI.
2. Ao submeter à OMI, para aprovação, um novo sistema de notificação obrigatória dos navios ou uma proposta de alteração do sistema de notificação existente, os Estados-Membros devem incluir na sua proposta pelo menos as informações a que se refere o ponto 4 do anexo I.

Artigo 6.º

Utilização de sistemas de identificação automática

1. Os navios que se dirijam a um porto de um Estado-Membro devem, de acordo com o calendário estabelecido na secção I do anexo II, estar equipados com um sistema de identificação automática (AIS), que responda às normas de desempenho definidas pela OMI.
2. Os navios equipados com um AIS devem manter esse sistema operacional a qualquer momento, excepto quando a protecção das informações sobre navegação estiver prevista em acordos, regras ou normas internacionais.

Artigo 7.º

Utilização de sistemas de organização do tráfego

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

um pelo menos seja um Estado-Membro, utilizem o sistema de acordo com as orientações e critérios pertinentes definidos pela OMI.

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

Artigo 8.º

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

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

- a) Os navios que entrem numa zona de aplicabilidade de um VTS operado por um ou mais Estados, dos quais um pelo menos seja um Estado-Membro, nas suas águas territoriais e baseado nas orientações definidas pela OMI, participem nesse VTS e observem as respectivas regras;
- b) Os navios que arvoem pavilhão de um Estado-Membro, ou os navios que se dirijam a um porto de um Estado-Membro e que entrem numa zona de aplicabilidade de um VTS, baseado nas orientações definidas pela OMI, fora das águas territoriais de um Estado-Membro observem as regras desse VTS;
- c) Os navios que arvoem pavilhão de um Estado terceiro e que não se dirijam a um porto de um Estado-Membro, que entrem numa zona abrangida por um VTS fora das águas territoriais de um Estado-Membro, observem as regras desse VTS, sempre que possível. Os Estados-Membros devem comunicar ao Estado do pavilhão em causa qualquer aparente inobservância grave dessas regras numa zona abrangida por um VTS.

Artigo 9.º

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

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

2. O processo de instalação de todo o equipamento e de construção das instalações em terra necessárias à implemen-

tação da presente directiva deverá estar concluído até final de 2007. Os Estados-Membros devem garantir que o equipamento adequado para a transmissão das informações e o intercâmbio destas entre os seus sistemas nacionais esteja operacional o mais tardar um ano depois.

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

Artigo 10.º

Sistemas de registo dos dados de viagem

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

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

Artigo 11.º

Inquéritos a acidentes e incidentes marítimos

Sem prejuízo do disposto no artigo 12.º da Directiva 1999/35/CE, os Estados-Membros devem dar cumprimento ao disposto no código da OMI para a investigação de acidentes e incidentes marítimos ao efectuarem qualquer inquérito a acidentes ou incidentes marítimos que envolvam um navio na aceção da presente directiva. Os Estados-Membros devem cooperar nos inquéritos sobre acidentes e incidentes marítimos que envolvam navios que arvoem o seu pavilhão.

⁽¹⁾ JO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

TÍTULO II

**NOTIFICAÇÃO DAS MERCADORIAS PERIGOSAS OU
POLUENTES A BORDO DE NAVIOS (HAZMAT)***Artigo 12.º***Obrigações do carregador**

As mercadorias perigosas ou poluentes só poderão ser entregues para transporte ou embarcadas num navio, seja qual for a sua dimensão, num porto de um Estado-Membro, se o comandante ou o operador tiver recebido uma declaração com as informações enumeradas no ponto 2 do anexo I.

Compete ao carregador fornecer ao comandante ou ao operador aquela declaração e garantir que a carga entregue para transporte corresponde efectivamente à declarada em conformidade com o primeiro parágrafo.

*Artigo 13.º***Notificação de mercadorias perigosas ou poluentes
transportadas a bordo**

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

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

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

O procedimento instituído deve garantir que a autoridade competente tenha acesso permanente às informações especificadas no ponto 3 do anexo I, em caso de necessidade. Para esse efeito, a autoridade portuária em causa deve conservar as informações especificadas no ponto 3 do anexo I durante um período suficiente para permitir a sua utilização em caso de

acidente ou incidente marítimo. A autoridade portuária tomará as medidas necessárias para que as referidas informações possam ser transmitidas sem demora à autoridade competente a pedido desta, 24 horas por dia, por via electrónica.

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

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

*Artigo 14.º***Intercâmbio informatizado de dados entre os
Estados-Membros**

Os Estados-Membros devem cooperar no sentido de assegurar a interconexão e a interoperabilidade dos sistemas nacionais utilizados para gerir as informações especificadas no anexo I.

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

- a) O intercâmbio de dados far-se-á por via electrónica, devendo o sistema permitir a recepção e o processamento das mensagens comunicadas em conformidade com o artigo 13.º;
- b) O sistema deve permitir a transmissão dos dados 24 horas por dia;
- c) Cada Estado-Membro deve poder transmitir sem demora à autoridade competente de outro Estado-Membro que o solicite as informações relativas ao navio e à carga perigosa ou poluente a bordo.

*Artigo 15.º***Isenções**

1. Os Estados-Membros podem dispensar os serviços regulares efectuados entre portos situados no seu território da obrigação prevista no artigo 13.º desde que sejam preenchidas as seguintes condições:

- a) A companhia que explora os referidos serviços regulares deve estabelecer e manter actualizada uma relação dos navios em causa e transmiti-la à autoridade competente interessada;
- b) Por cada viagem efectuada, as informações especificadas no ponto 3 do anexo I devem estar à disposição da autoridade competente, a pedido desta. A companhia deve instalar um sistema interno que funcione 24 horas por dia e que garanta a transmissão sem demora e por via electrónica das referidas informações à autoridade competente que as solicitou, em conformidade com o n.º 4 do artigo 13.º

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

3. Os Estados-Membros verificarão periodicamente se estão a ser preenchidas as condições previstas nos n.ºs 1 e 2. Se uma dessas condições, pelo menos, deixar de ser preenchida, os Estados-Membros retirarão imediatamente o benefício da isenção à companhia em causa.

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

TÍTULO III

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

Artigo 16.º

Transmissão de informações relativas a determinados navios

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

a) Navios que, durante a viagem:

- tenham estado envolvidos em incidentes ou acidentes marítimos referidos no artigo 17.º, ou
- não tenham satisfeito as obrigações de notificação e de informação impostas pela presente directiva, ou
- tenham desrespeitado as regras aplicáveis dos sistemas de organização do tráfego e dos VTS da responsabilidade de um Estado-Membro;

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

c) Navios a que tenha sido recusado acesso aos portos dos

Estados-Membros da Comunidade ou que tenham sido objecto de um relatório ou de notificação por um Estado-Membro em conformidade com o disposto no ponto 1 do anexo I da Directiva 95/21/CE do Conselho, de 19 de Junho de 1995, relativa à inspecção de navios pelo Estado do porto ⁽¹⁾.

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

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

Artigo 17.º

Comunicação de incidentes e acidentes marítimos

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

- a) Qualquer incidente ou acidente que afecte a segurança do navio, nomeadamente abaloamento, encalhe, dano, falha ou avaria, alagamento ou escorregamento da carga, anomalias no casco ou falhas estruturais;
- b) Qualquer incidente ou acidente que comprometa a segurança da navegação, nomeadamente falhas susceptíveis de afectar a capacidade de manobra ou de navegação do navio e anomalias que afectem os sistemas de propulsão ou os aparelhos de governo, a instalação de produção de electricidade ou o equipamento de navegação ou de comunicações;
- c) Qualquer situação que possa levar à poluição das águas e do litoral de um Estado-Membro, nomeadamente descarga ou risco de descarga de produtos poluentes no mar;
- d) Qualquer mancha de poluição ou deriva de contentores ou embalagens observadas no mar.

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

2. A informação transmitida em aplicação do n.º 1 deve conter, pelo menos, o nome e a posição do navio, o porto de partida, o porto de destino, se necessário o endereço onde se podem obter informações sobre as mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo, os elementos relativos ao incidente e todas as informações pertinentes referidas na resolução A.851(20) da OMI.

Artigo 18.º

Medidas em caso de condições meteorológicas excepcionalmente desfavoráveis

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

- a) Devem, sempre que possível, facultar ao comandante de um navio que se encontre na zona portuária em questão e que deseje entrar ou sair do porto todas as informações sobre as condições meteo-oceânicas e, sempre que pertinente e possível, sobre os riscos que estas podem acarretar para o navio, a carga, a tripulação e os passageiros;
- b) Podem tomar, sem prejuízo do dever de assistência a navios em perigo e em conformidade com o disposto no artigo 20.º, quaisquer outras medidas adequadas, as quais podem incluir uma recomendação ou a proibição de um navio em particular ou de os navios em geral entrarem ou saírem do porto nas zonas afectadas, até se ter verificado que deixou de haver qualquer risco para a vida humana e/ou o meio ambiente;
- c) Devem adoptar as medidas adequadas para limitar, na medida do possível, ou, se necessário, proibir o abastecimento de combustível nas suas águas territoriais.

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

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

Artigo 19.º

Medidas em caso de incidente ou acidente marítimo

1. Em caso de incidentes ou acidentes marítimos referidos no artigo 17.º, os Estados-Membros tomarão, sempre que necessário, as medidas adequadas, em conformidade com o direito internacional, com vista a garantir a segurança marítima, a segurança das pessoas e a protecção do meio marinho e costeiro.

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

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

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

Artigo 20.º

Locais de refúgio

Ouvidas as partes interessadas, os Estados-Membros devem elaborar planos, tendo em conta as orientações pertinentes da OMI, para acolher, nas águas sob sua jurisdição, os navios em perigo. Esses planos devem conter as disposições e os procedimentos necessários, tendo em conta as restrições de ordem operacional e ambiental, para que os navios em perigo se possam dirigir imediatamente para um local de refúgio, sob reserva de autorização da autoridade competente. Sempre que os Estados-Membros considerem necessário e viável, os planos têm que incluir disposições relativas ao fornecimento de meios e estruturas adequadas de assistência, socorro e anti-poluição.

Os planos para acolhimento de navios em perigo devem ser disponibilizados mediante pedido. Os Estados-Membros informarão a Comissão, até 5 de Fevereiro de 2004, das medidas tomadas em aplicação do disposto no primeiro parágrafo.

Artigo 21.º

Informação das partes interessadas

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

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

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

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

TÍTULO IV

MEDIDAS DE ACOMPANHAMENTO

Artigo 22.º

Designação dos organismos competentes e publicação da respectiva lista

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

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

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

Artigo 23.º

Cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão

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

a) Optimizar a utilização das informações comunicadas em conformidade com a presente directiva, incluindo o estabelecimento de ligações telemáticas adequadas entre os cen-

tros costeiros e as autoridades portuárias, com vista ao intercâmbio dos dados relativos aos movimentos dos navios, às previsões da sua chegada aos portos e à carga que transportam;

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

c) Alargar a cobertura do sistema de acompanhamento e de informação sobre o tráfego marítimo comunitário e/ou actualizá-lo com vista à melhor identificação e acompanhamento dos navios. Para esse efeito, os Estados-Membros e a Comissão cooperarão no estabelecimento, quando necessário, de sistemas de informação obrigatória, serviços obrigatórios de tráfego marítimo e sistemas adequados de organização do tráfego, a apresentar à OMI para aprovação;

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

Artigo 24.º

Confidencialidade das informações

Os Estados-Membros tomarão, de acordo com a respectiva legislação nacional, as medidas necessárias para garantir a confidencialidade das informações que lhes forem transmitidas no âmbito da presente directiva.

Artigo 25.º

Controlo da aplicação da presente directiva e sanções

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

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

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

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

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

Artigo 26.º

Avaliação

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

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

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

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

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 27.º

Procedimento de alteração

1. As definições do artigo 3.º, as referências a instrumentos da OMI ou da Comunidade e os anexos podem ser alterados nos termos do n.º 2 do artigo 28.º a fim de os alinhar pela legislação comunitária ou internacional que tenha sido aprovada, alterada ou que tenha entrado em vigor, desde que dessas alterações não resulte um alargamento do âmbito de aplicação da presente directiva.

2. Além disso, os anexos I, III e IV podem ser alterados nos termos do n.º 2 do artigo 28.º, à luz da experiência adquirida com a aplicação da presente directiva, desde que dessas alterações não resulte um alargamento do seu âmbito de aplicação.

Artigo 28.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida por um comité.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. O comité aprovará o seu regulamento interno.

Artigo 29.º

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

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

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

Artigo 30.º

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

Artigo 31.º

Feito no Luxemburgo, em 27 de Junho de 2002.

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

*Artigo 32.º**Pelo Parlamento Europeu**Pelo Conselho**O Presidente**O Presidente*

P. COX

M. ARIAS CAÑETE

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

ANEXO I

LISTA DAS INFORMAÇÕES A COMUNICAR

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

- a) Identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI);
- b) Porto de destino;
- c) Hora prevista de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotos, conforme exigido pela autoridade competente, e hora prevista de partida desse porto;
- d) Número total de pessoas a bordo.

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

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

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

- a) Identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI);
- b) Porto de destino;
- c) Para um navio que deixe um porto de um Estado-Membro: hora prevista de partida desse porto ou da estação de pilotos, conforme exigido pela autoridade competente, e hora prevista de chegada ao porto de destino;
- d) Para um navio proveniente de um porto localizado fora da Comunidade e que se dirija a um porto de um Estado-Membro: hora prevista de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotos, conforme exigido pela autoridade competente;
- e) Número total de pessoas a bordo.

B. Informações sobre a carga

- a) Designação técnica exacta das mercadorias perigosas ou poluentes, números ONU atribuídos, se existirem, classes de risco OMI determinadas em conformidade com os códigos IMDG, IBC e IGC e, quando adequado, categoria do navio na aceção do código INF, quantidades dessas mercadorias e sua localização a bordo e, caso sejam transportadas em unidades de transporte que não sejam cisternas, respectivos números de identificação;
- b) Confirmação da presença a bordo de lista, manifesto ou plano de carga adequado que especifique as mercadorias perigosas ou poluentes transportados e sua localização no navio;
- c) Endereço onde podem ser obtidas informações pormenorizadas sobre a carga.

4. Informações referidas no artigo 5.º

- A. Identificação do navio (nome, indicativo de chamada, número de identificação OMI ou número MMSI).
- B. Data e hora.

- C ou D. Posição em latitude e longitude ou azimuth verdadeiro e distância em milhas náuticas a partir de um ponto de referência claramente identificado.
 - E. Rumo.
 - F. Velocidade.
 - I. Porto de destino e hora prevista de chegada.
 - P. Carga e, havendo mercadorias perigosas a bordo, quantidade e classe OMI.
 - T. Endereço para comunicação de informações sobre a carga.
 - W. Número total de pessoas a bordo.
 - X. Informações diversas:
 - características e quantidade estimada do combustível de bancas, para os navios que transportem mais de 5 000 toneladas de combustível de bancas,
 - condições de navegação.
5. O comandante do navio deve comunicar imediatamente à autoridade competente ou à autoridade portuária interessada qualquer alteração às informações comunicadas nos termos do presente anexo.
-

ANEXO II

PRESCRIÇÕES APLICÁVEIS AOS EQUIPAMENTOS DE BORDO**I. Sistema de identificação automática (AIS)****1. Navios construídos em ou após 1 de Julho de 2002**

Os navios de passageiros, quaisquer que sejam as suas dimensões, e todos os navios de arqueação bruta igual ou superior a 300 construídos em ou após 1 de Julho de 2002, que escalem um porto de um Estado-Membro, devem satisfazer a obrigação de instalação e utilização de equipamento prevista no artigo 6.º

2. Navios construídos antes de 1 de Julho de 2002

Os navios de passageiros, quaisquer que sejam as suas dimensões, e todos os navios com uma arqueação bruta igual ou superior a 300 construídos antes de 1 de Julho de 2002 que escalem um porto de um Estado-Membro devem satisfazer a obrigação de instalação e utilização de equipamento prevista no artigo 6.º de acordo com o seguinte calendário:

- a) Navios de passageiros: até 1 de Julho de 2003;
- b) Navios-tanque: o mais tardar por ocasião da primeira vistoria do equipamento de segurança efectuada após 1 de Julho de 2003;
- c) Navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanque, de arqueação bruta igual ou superior a 50 000: até 1 de Julho de 2004;
- d) Navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanque, de arqueação bruta igual ou superior a 10 000 mas inferior a 50 000: até 1 de Julho de 2005 ou, no que se refere aos navios que realizam viagens internacionais, qualquer data anterior fixada no âmbito da OMI;
- e) Navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanque, de arqueação bruta igual ou superior a 3 000 mas inferior a 10 000: até 1 de Julho de 2006 ou, no que se refere aos navios que realizam viagens internacionais, qualquer data anterior fixada no âmbito da OMI;
- f) Navios, à excepção dos navios de passageiros e dos navios-tanque, de arqueação bruta igual ou superior a 300 mas inferior a 3 000: até 1 de Julho de 2007 ou, no que se refere aos navios que realizam viagens internacionais, qualquer data anterior fixada no âmbito da OMI.

Os Estados-Membros podem isentar os navios de passageiros com arqueação bruta inferior a 300 que efectuem tráfego doméstico da aplicação dos requisitos relativos ao AIS estabelecidos no presente anexo.

II. Sistemas de registo dos dados de viagem (VDR)

- 1. Os navios das categorias a seguir indicadas que escalem um porto de um Estado-Membro da Comunidade devem estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem que satisfaça as normas de funcionamento previstas na resolução A.861(20) da OMI e as normas de ensaio definidas na norma n.º 61996 da Comissão Electrotécnica Internacional:
 - a) Navios de passageiros construídos em ou após 1 de Julho de 2002: até 5 de Agosto de 2002;
 - b) Navios de passageiros *ro-ro* construídos antes de 1 de Julho de 2002: o mais tardar na primeira vistoria em ou após 1 de Julho de 2002;
 - c) Navios de passageiros, à excepção dos navios de passageiros *ro-ro*, construídos antes de 1 de Julho de 2002: até 1 de Janeiro de 2004;
 - d) Navios, à excepção dos navios de passageiros, de arqueação bruta igual ou superior a 3 000 construídos em ou após 1 de Julho de 2002: até 5 de Agosto de 2002.

2. Os navios das categorias a seguir indicadas construídos antes de 1 de Julho de 2002 que escalem um porto de um Estado-Membro devem estar equipados com um sistema de registo dos dados de viagem que satisfaça as normas pertinentes da OMI:
 - a) Navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 20 000: até à data fixada pela OMI ou, na falta de uma decisão da OMI, até 1 de Janeiro de 2007;
 - b) Navios de carga de arqueação bruta igual ou superior a 3 000 mas inferior a 20 000: até à data fixada pela OMI ou, na falta de uma decisão da OMI, até 1 de Janeiro de 2008.
3. Os Estados-Membros podem isentar dos requisitos relativos ao registo de dados de viagem estabelecidos na presente directiva os navios de passageiros que efectuem unicamente tráfego doméstico em águas marítimas não abrangidas pela categoria A, tal como referido no artigo 4.º da Directiva 98/18/CE do Conselho, de 17 de Março de 1998, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ JO L 144 de 15.5.1998, p. 1.

ANEXO III

MENSAGENS ELECTRÓNICAS

1. Os Estados-Membros devem criar e manter as infra-estruturas necessárias para permitir a transmissão, recepção e conversão de dados entre os sistemas que utilizam a sintaxe XML ou EDIFACT, com base nos sistemas de comunicação Internet ou X.400.
2. A Comissão deve desenvolver e manter, em consulta com os Estados-Membros, um «Documento de Controlo da Interface» que descreva as possibilidades do sistema em termos de hipóteses de mensagens, de funções das mensagens e da relação entre as mensagens. Dever-se-á especificar a temporização das mensagens e os seus resultados, assim como os protocolos e parâmetros de intercâmbio de dados. O Documento de Controlo da Interface deverá ainda especificar o conteúdo dos dados das funções da mensagem exigidas e descrever essas mensagens.
3. Estes procedimentos e infra-estruturas deverão incluir, sempre que exequível, as obrigações de notificação e de intercâmbio de informações resultantes do disposto noutras directivas, tal como a 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 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ JO L 332 de 28.12.2000, p. 81.

ANEXO IV

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

(em aplicação do n.º 1 do artigo 19.º)

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

- a) Restringir os movimentos do navio ou impor-lhe um itinerário. Esta exigência não afecta a responsabilidade do comandante na segurança do governo do seu navio;
 - b) Notificar o comandante do navio para que elimine o risco para o ambiente ou a segurança marítima;
 - c) Enviar a bordo do navio uma equipa de avaliação com a missão de determinar o grau de risco, assistir o comandante na correcção da situação e manter informado o centro costeiro competente;
 - d) Intimar o comandante a seguir para um local de refúgio, em caso de perigo iminente, ou impor a pilotagem ou o reboque do navio.
-

Anexo E

Diretiva 2009/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 23 de Abril de 2009 que altera a Diretiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios.

DIRECTIVA 2009/17/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 23 de Abril de 2009****que altera a Directiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado ⁽³⁾, tendo em conta o projecto comum aprovado em 3 de Fevereiro de 2009 pelo Comité de Conciliação,

Considerando o seguinte:

- (1) Com a aprovação da Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾, a União Europeia reforçou a sua capacidade de prevenção de situações que constituem perigos para a segurança da vida humana no mar e para a protecção do meio marinho.
- (2) Uma vez que a presente directiva diz respeito à alteração da Directiva 2002/59/CE, a maior parte das obrigações nela contidas não são aplicáveis aos Estados-Membros que não possuam costas marítimas nem portos marítimos. Por conseguinte, as únicas obrigações que são aplicáveis à Áustria, à República Checa, à Hungria, ao Luxemburgo ou à Eslováquia são as relativas aos navios que arvoem pavilhão desses Estados-Membros, sem prejuízo do dever de cooperação que os Estados-Membros têm no sentido de garantir a articulação entre os serviços de gestão do tráfego marítimo e os serviços de gestão do tráfego de outros modos de transporte, em especial os serviços de informação fluvial.

(3) Nos termos da presente directiva, os Estados-Membros que são Estados costeiros deverão poder trocar as informações recolhidas no âmbito das funções de acompanhamento do tráfego marítimo que asseguram nas suas zonas de intervenção. O sistema comunitário de intercâmbio de informações marítimas «SafeSeaNet», desenvolvido pela Comissão de acordo com os Estados-Membros, compreende, por um lado, uma rede de intercâmbio de dados e, por outro, uma normalização das principais informações disponíveis sobre os navios e suas cargas (pré-avisos e notificações). Este sistema permite assim localizar na fonte e comunicar a qualquer autoridade informações exactas e actualizadas sobre os navios que navegam em águas europeias, sobre os seus movimentos e as suas cargas perigosas ou poluentes, bem como sobre acontecimentos de mar.

(4) Neste contexto, e a fim de garantir uma exploração operacional das informações assim recolhidas, é essencial que as infra-estruturas necessárias para a recolha e intercâmbio dos dados referidas na presente directiva sejam integradas no SafeSeaNet.

(5) Entre as informações notificadas e trocadas ao abrigo da Directiva 2002/59/CE, são de especial importância as relativas às características exactas das mercadorias perigosas ou poluentes transportadas por mar. Neste quadro, e tendo em conta os recentes acidentes marítimos, é necessário dotar as autoridades costeiras de um acesso mais fácil às informações sobre as características dos hidrocarbonetos transportados por mar, o que constitui um elemento essencial para a escolha das técnicas de combate mais adequadas, bem como assegurar-lhes, em caso de emergência, uma ligação directa com os operadores que têm melhor conhecimento dos produtos transportados.

(6) Os equipamentos de identificação automática de navios (AIS – Automatic Identification System), referidos na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1 de Novembro de 1974, permitem não só melhorar as possibilidades de acompanhamento desses navios como, sobretudo, melhorar a sua segurança em situações de navegação próxima. O AIS foi, para o efeito, integrado no dispositivo da Directiva 2002/59/CE. Nave de número importante de abaloamentos com navios de pesca que não foram manifestamente avistados pelos navios mercantes ou que não avistaram os navios mercantes em seu redor, é de toda a conveniência proceder a um alargamento dessa medida aos navios de pesca de comprimento superior a 15 metros. No quadro do Fundo Europeu das Pescas, pode ser prestada assistência financeira para a instalação em navios de pesca de

⁽¹⁾ JO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 25 de Abril de 2007 (JO C 74 E de 20.3.2008, p. 533), posição comum do Conselho de 6 de Junho de 2008 (JO C 184 E de 22.7.2008, p. 1), posição do Parlamento Europeu de 24 de Setembro de 2008 (ainda não publicada no Jornal Oficial), Decisão do Conselho de 26 de Fevereiro de 2009 e resolução legislativa do Parlamento Europeu de 11 de Março de 2009 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

equipamentos de segurança como o AIS. A Organização Marítima Internacional (OMI) reconheceu que a publicação com fins comerciais, na Internet ou em qualquer outro local, de dados AIS transmitidos por navios poderia pôr em causa a segurança dos navios e das instalações portuárias, e solicitou aos governos dos países membros que, sem prejuízo das disposições das respectivas legislações nacionais, desencorajem todos aqueles que disponibilizam dados AIS para publicação na internet ou noutro local de levar a cabo tais práticas. Além disso, a confidencialidade das informações enviadas aos Estados-Membros nos termos da presente directiva deverá ser assegurada e os Estados-Membros deverão usar essas informações em conformidade com a presente directiva.

- (7) A obrigação de instalação de equipamento AIS deverá ser entendida como exigindo igualmente que o AIS seja mantido permanentemente em funcionamento, excepto se regras ou normas internacionais previrem a protecção das informações sobre navegação.
- (8) Um Estado-Membro que o solicite deverá poder obter informações de outro Estado-Membro acerca de um navio determinado e das mercadorias perigosas ou poluentes que esse navio transporte. Estas informações deverão estar disponíveis no SafeSeaNet e apenas deverão ser solicitadas por razões de segurança marítima, de segurança em geral ou de protecção do ambiente marinho. É, pois, essencial que a Comissão investigue eventuais problemas no domínio da segurança das redes e da informação.
- (9) A Directiva 2002/59/CE estabelece que os Estados-Membros devem tomar medidas especiais em relação aos navios que possam apresentar riscos devido ao seu comportamento ou ao seu estado. Por conseguinte, parece desejável acrescentar à lista desses navios os que não estejam cobertos por seguros ou garantias financeiras satisfatórios ou os que foram assinalados pelos pilotos ou autoridades portuárias como apresentando anomalias susceptíveis de comprometer a segurança da navegação ou de constituir um risco para o ambiente.
- (10) De acordo com a Directiva 2002/59/CE, afigura-se necessário, em relação aos riscos colocados por condições meteorológicas excepcionalmente desfavoráveis, ter em conta os perigos para a navegação decorrentes da formação de gelos. Em consequência, caso uma autoridade competente designada por um Estado-Membro considere, com base nas previsões sobre o regime de gelos fornecidas por um serviço de informação meteorológico qualificado, que as condições de navegação representam um risco grave para a segurança da vida humana ou um risco grave de poluição, convém que informe do facto os comandantes dos navios presentes na sua zona de interven-

ção ou que desejem entrar ou sair do porto ou portos situados na zona em questão. Neste contexto, é necessário que essa autoridade possa tomar medidas adequadas para assegurar a salvaguarda das vidas humanas no mar e a protecção do ambiente. Os Estados-Membros deverão também ter a possibilidade de verificar se a documentação exigida a bordo prova que o navio cumpre os requisitos de resistência e de potência correspondentes à situação do gelo na zona em questão.

- (11) A Directiva 2002/59/CE prevê que os Estados-Membros elaborem planos que permitam, caso a situação o exija, acolher nos seus portos ou em qualquer outra zona protegida, nas melhores condições possíveis, os navios que se encontrem em perigo, a fim de limitar as consequências dos acidentes marítimos. Porém, tendo em conta as directrizes relativas aos locais de refúgio para os navios que precisem de assistência, anexas à Resolução A.949(23) da Organização Marítima Internacional, de 13 de Dezembro de 2003 [«Resolução A.949(23) da OMI»], que foram aprovadas posteriormente à Directiva 2002/59/CE e que se referem aos navios que precisem de assistência, mais do que a navios em perigo, essa directiva deverá ser alterada em conformidade. A presente directiva não afecta as normas aplicáveis às operações de resgate, como as estabelecidas na Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos, quando estiver em jogo a segurança de vidas humanas.
- (12) A título preventivo para os navios que precisem de assistência, nos termos da Resolução A.949(23) da OMI, deverão ser designadas uma ou mais autoridades competentes que tomem decisões que minimizem os riscos para a segurança marítima, para a segurança das vidas humanas e para o ambiente.
- (13) Com base na Resolução A.949(23) da OMI e na sequência dos trabalhos realizados em cooperação entre a Comissão, a Agência Europeia da Segurança Marítima (a «Agência») e os Estados-Membros, afigura-se necessário precisar as disposições essenciais que os planos para o acolhimento de navios que precisam de assistência deverão conter, a fim de assegurar uma aplicação harmonizada e eficaz desta medida e de clarificar o âmbito das obrigações que incumbem aos Estados-Membros.
- (14) A Resolução A.949(23) da OMI deve constituir a base dos planos a preparar pelos Estados-Membros para responder com eficácia aos perigos provocados por navios que precisem de assistência. Todavia, ao avaliar os riscos associados a esses perigos, os Estados-Membros podem, atendendo às suas circunstâncias especiais, ponderar outros factores, tais como o uso da água do mar para a produção de água potável e para a produção de electricidade.

- (15) Os marítimos são reconhecidos como uma categoria de trabalhadores especial e, devido ao carácter global do sector dos transportes marítimos e às diferentes jurisdições com as quais poderão ter que contactar, necessitam de uma protecção especial, em particular nos contactos com as autoridades oficiais. No interesse do reforço da segurança marítima, os marítimos deverão poder contar com um tratamento justo em caso de acidente marítimo. Os seus direitos humanos e a sua dignidade deverão ser permanentemente preservados e qualquer investigação de segurança deverá ser conduzida de maneira justa e expedita. Para esse efeito, os Estados-Membros deverão, em conformidade com a sua legislação nacional, ter igualmente em conta as disposições aplicáveis das Directrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo.
- (16) Quando um navio precisa de assistência, pode ser necessário tomar uma decisão quanto ao acolhimento desse navio num local de refúgio. Tal é particularmente importante quando se verifica uma situação susceptível de dar origem a um naufrágio ou de representar um perigo para o ambiente ou para a navegação. Em qualquer desses casos, deve ser possível recorrer a uma autoridade num Estado-Membro, conforme a estrutura interna desse Estado-Membro, dotada dos conhecimentos e competências requeridos para tomar decisões independentes no que se refere a acolher um navio num local de refúgio. É ainda importante que a decisão seja tomada após uma avaliação prévia da situação, com base nas informações constantes do plano pertinente para o acolhimento de navios num local de refúgio. É desejável que as autoridades competentes tenham carácter permanente.
- (17) Os planos para o acolhimento de navios que precisam de assistência deverão descrever com precisão o processo de decisão relativo ao alerta e ao tratamento das situações em causa. As autoridades em questão e as suas atribuições deverão ser descritas claramente, bem como os meios de comunicação entre os interessados directos em causa. Os procedimentos aplicáveis deverão garantir uma tomada de decisão rápida, com base em conhecimentos marítimos específicos e em informações adequadas à disposição da autoridade competente.
- (18) Os portos que acolham um navio deverão poder contar com uma rápida indemnização pelos custos e eventuais danos associados à operação. Para esse efeito, é importante aplicar as convenções internacionais relevantes. Os Estados-Membros deverão esforçar-se por criar um quadro legal ao abrigo do qual possam, em circunstâncias excepcionais e em conformidade com a legislação comunitária, indemnizar um porto ou outra entidade pelos custos e prejuízos económicos sofridos como consequência do acolhimento de um navio. Além disso, a Comissão deverá examinar os mecanismos existentes nos Estados-Membros para a compensação de possíveis prejuízos económicos sofridos por um porto ou por um organismo e, com base nesse exame, deverá apresentar e avaliar diferentes opções políticas.
- (19) Convém igualmente que os Estados-Membros, aquando da elaboração desses planos, recolham informações acerca dos potenciais locais de refúgio no litoral, para que, em caso de acidente ou incidente marítimo, a autoridade competente possa identificar clara e rapidamente as zonas mais adequadas para acolher os navios que precisam de assistência. Essas informações deverão conter, nomeadamente, uma descrição das características dos locais considerados e dos equipamentos e instalações disponíveis para facilitar o acolhimento dos navios que precisam de assistência ou o combate às consequências de um acidente ou poluição.
- (20) É importante que a lista das autoridades competentes responsáveis pela decisão de acolhimento de um navio num local de refúgio, bem como das autoridades responsáveis pela recepção e tratamento dos alertas, seja objecto de uma publicação adequada. Pode revelar-se igualmente útil que os participantes numa operação de assistência marítima, incluindo as companhias de assistência e reboque e as autoridades dos Estados-Membros vizinhos susceptíveis de serem afectados por uma situação de perigo no mar tenham acesso às informações pertinentes.
- (21) A inexistência de seguro financeiro não dispensa um Estado-Membro da obrigação de proceder a uma avaliação prévia e de decidir se acolhe o navio num local de refúgio. Embora as autoridades competentes possam verificar se o navio está coberto por um seguro ou por outra garantia financeira eficaz que permita uma indemnização adequada das despesas e danos ligados ao seu acolhimento num local de refúgio, o pedido destas informações não deve atrasar a operação de salvamento.
- (22) As medidas de acompanhamento e de organização do tráfego marítimo têm por função específica permitir aos Estados-Membros obter um real conhecimento dos navios que operam nas águas sob a sua jurisdição e, por conseguinte, prevenir os riscos potenciais, se necessário. Neste contexto, a partilha de informações permite melhorar a qualidade dos dados recolhidos e facilita o seu tratamento.
- (23) Conforme estabelecido na Directiva 2002/59/CE, os Estados-Membros e a Comissão realizaram progressos importantes em matéria de harmonização do intercâmbio de dados por via electrónica, em especial no que diz respeito ao transporte de mercadorias perigosas ou poluentes. O SafeSeaNet, desenvolvido desde 2002, deverá ser agora instituído como a rede de referência a nível comunitário. O SafeSeaNet deverá procurar reduzir os encargos administrativos e financeiros para a indústria e para os Estados-Membros. Deverá procurar também facilitar a aplicação uniforme, se for caso disso, das regras internacionais de informação e notificação.

- (24) Os progressos realizados no domínio das novas tecnologias e, nomeadamente, das suas aplicações espaciais, como os dispositivos de acompanhamento dos navios por balizas, os sistemas de imagiologia ou ainda o sistema mundial de navegação por satélite (GNSS), permitem hoje alargar a vigilância do tráfego marítimo para o largo e, desse modo, cobrir melhor as águas europeias, inclusive através dos sistemas de localização e identificação de longo alcance (LRIT). A fim de garantir a plena integração dessas ferramentas no dispositivo de acompanhamento e informação do tráfego marítimo criado pela Directiva 2002/59/CE, é necessário que estes trabalhos possam ser objecto de plena cooperação comunitária.
- (25) A fim de permitir uma redução dos custos e de evitar a instalação desnecessária de equipamentos a bordo dos navios que navegam em zonas marítimas cobertas pelas estações fixas do AIS, os Estados-Membros e a Comissão deverão cooperar para definir os requisitos relativos à instalação de equipamento para a transmissão de informações LRIT e propor à OMI as medidas que considerem adequadas.
- (26) A publicação dos dados AIS e LRIT transmitidos pelos navios não deverá pôr em perigo a segurança marítima, a segurança em geral ou a protecção do ambiente.
- (27) A fim de garantir uma exploração óptima e harmonizada a nível comunitário das informações recolhidas ao abrigo da Directiva 2002/59/CE relativa à segurança marítima, a Comissão deverá poder assegurar, se necessário, o tratamento, a utilização e a difusão dessas informações junto das autoridades designadas pelos Estados-Membros.
- (28) Neste contexto, o desenvolvimento do sistema «Equasis» demonstrou a importância da promoção de uma cultura de segurança marítima, nomeadamente junto dos operadores do sector dos transportes marítimos. A Comissão deverá poder contribuir para a difusão, nomeadamente através do referido sistema, de quaisquer informações relativas à segurança marítima.
- (29) O Regulamento (CE) n.º 2009/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Novembro de 2002, que estabelece um Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) ⁽¹⁾, centraliza as tarefas dos comités criados no âmbito da legislação comunitária pertinente em matéria de segurança marítima, de prevenção da poluição por navios e de protecção das condições de vida e de trabalho a bordo. Consequentemente, é conveniente substituir o comité existente pelo COSS.
- (30) Deverão igualmente ser tidas em conta as alterações dos instrumentos internacionais referidos.
- (31) As medidas necessárias à execução da presente directiva deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽²⁾.
- (32) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para alterar a Directiva 2002/59/CE a fim de aplicar as alterações ulteriores das convenções internacionais, dos protocolos, dos códigos e das resoluções que lhe digam respeito. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais dessa directiva, nomeadamente completando-a mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (33) Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, que estabelece a Agência Europeia da Segurança Marítima ⁽³⁾, a Agência deve prestar a assistência necessária à Comissão e aos Estados-Membros para a aplicação da Directiva 2002/59/CE.
- (34) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar melhor» ⁽⁴⁾, os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.
- (35) A Directiva 2002/59/CE deverá, pois, ser alterada em conformidade,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Alterações

A Directiva 2002/59/CE é alterada do seguinte modo:

1. O n.º 2 do artigo 2.º é alterado como se segue:

a) O proémio passa a ter a seguinte redacção:

«A presente directiva não se aplica, salvo disposição em contrário, a:»;

⁽²⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

⁽⁴⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

⁽¹⁾ JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

b) A alínea c) passa a ter a seguinte redacção:

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

2. O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

a) A alínea a) é alterada do seguinte modo:

i) o prémio passa a ter a seguinte redacção:

«Instrumentos internacionais pertinentes»: os seguintes instrumentos, na sua versão actualizada;»,

ii) são aditados os seguintes travessões:

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

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

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

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

b) A alínea k) passa a ter a seguinte redacção:

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

c) São aditadas as seguintes alíneas:

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

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

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

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

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

3. São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 6.º-A

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

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

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

Artigo 6.º-B

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

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

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

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

4. O artigo 12.º passa ter a seguinte redacção:

«Artigo 12.º

Obrigações de informação respeitante ao transporte de mercadorias perigosas

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

- a) As informações enumeradas no ponto 2 do anexo I;
 - b) Relativamente às substâncias referidas no anexo I da Convenção MARPOL, a ficha de dados de segurança que discrimina as características físico-químicas dos produtos, incluindo, se for caso disso, a viscosidade expressa em cSt a 50 °C e a densidade a 15 °C, bem como os restantes dados contidos na ficha de dados de segurança, em conformidade com a Resolução MSC.150(77) da OMI;
 - c) Os dados para chamada urgente do carregador ou de qualquer outra pessoa ou organismo que esteja na posse das informações sobre as características físico-químicas dos produtos e sobre as medidas a tomar em caso de emergência.
2. Os navios provenientes de um porto situado fora da Comunidade que escalem um porto de um Estado-Membro e que transportem mercadorias perigosas ou poluentes devem estar na posse de uma declaração, fornecida pelo carregador, que contenha as informações exigidas nas alíneas a), b) e c) do n.º 1.

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

5. No segundo parágrafo do artigo 14.º, a alínea c) passa ter a seguinte redacção:

- «c) Mediante pedido, através do SafeSeaNet, e se tal for necessário por razões de segurança marítima, de segurança em geral ou de protecção do ambiente marinho, os Estados-Membros devem poder transmitir sem demora informações relativas ao navio e à carga perigosa

ou poluente a bordo às autoridades nacionais e locais competentes dos outros Estados-Membros.»

6. O artigo 15.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 15.º

Isenções

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

- a) A companhia que explora os referidos serviços programados mantém uma lista actualizada dos navios em causa, que transmite à autoridade competente interessada;
- b) Para cada viagem efectuada, as informações a que se referem os pontos 1 ou 3, conforme o caso, do anexo I são colocadas à disposição da autoridade competente, a pedido desta. A companhia deve instalar um sistema interno que garanta, 24 horas por dia, a transmissão dessas informações, sem demora e por via electrónica, à autoridade competente que as tenha solicitado, nos termos do n.º 1 do artigo 4.º ou do n.º 4 do artigo 13.º, conforme o caso;
- c) Qualquer mudança da hora estimada de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotagem igual ou superior a três horas é notificada ao porto de destino ou à autoridade competente, nos termos do artigo 4.º ou do artigo 13.º, conforme o caso;
- d) As isenções só são concedidas a determinados navios relativamente a um serviço específico.

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

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

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

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

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

7. Ao n.º 1 do artigo 16.º são aditadas as seguintes alíneas:

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

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

8. É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 18.º-A

Medidas em caso de riscos devidos ao estado do gelo

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

a) Devem dar aos comandantes dos navios que se encontrem na sua zona de intervenção ou que desejem entrar num dos seus portos ou deles sair informações adequadas sobre o estado dos gelos, sobre as rotas recomendadas e sobre os serviços de quebra-gelos na sua zona de intervenção;

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

potência correspondentes ao estado do gelo na zona em causa.

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

9. O artigo 19.º é alterado como se segue:

a) Ao n.º 2 é aditado o seguinte parágrafo:

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

b) É aditado o seguinte número:

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

10. O artigo 20.º passa ter a seguinte redacção:

«Artigo 20.º

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

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

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

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

11. São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 20.º-A

Planos para o acolhimento de navios que precisem de assistência

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

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

- a) Identidade da autoridade ou autoridades responsáveis pela recepção e tratamento dos alertas;
- b) Identidade da autoridade competente pela avaliação da situação e pela tomada de decisão sobre a aceitação ou recusa de um navio que precise de assistência no local de refúgio determinado;
- c) Informações sobre a linha de costa dos Estados-Membros e todos os elementos que facilitem uma avaliação prévia e uma decisão rápida quanto ao local de refúgio para um navio, designadamente a descrição dos factores ambientais, económicos e sociais e das condições naturais;
- d) Procedimentos de avaliação relativos à aceitação ou recusa de um navio que precise de assistência num local de refúgio;
- e) Meios e estruturas adequados de assistência, socorro e combate à poluição;
- f) Procedimentos relativos à coordenação e tomada de decisão internacionais;
- g) Procedimentos em matéria de garantias financeiras e de responsabilidade aplicáveis aos navios acolhidos num local de refúgio.

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

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

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

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

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

Artigo 20.º-B

Decisão sobre o acolhimento de navios

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

Artigo 20.º-C

Garantia financeira e indemnização

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

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

*Artigo 20.º-D***Exame da Comissão**

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

(*) JO L 131 de 28.5.2009, p. 128.

12. É inserido o seguinte artigo:

*«Artigo 22.º-A***SafeSeaNet**

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

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

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

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

13. O artigo 23.º é alterado do seguinte modo:

a) A alínea c) passa a ter a seguinte redacção:

«c) Alargar a cobertura do sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de

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

b) É aditada a seguinte alínea:

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

14. É inserido o seguinte artigo:

*«Artigo 23.º-A***Tratamento e gestão de informações de segurança marítima**

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

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

15. O artigo 24.º passa a ter a seguinte redacção:

*«Artigo 24.º***Confidencialidade das informações**

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

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

16. Os artigos 27.º e 28.º passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 27.º

Alterações

1. As referências a instrumentos da Comunidade e da OMI constantes da presente directiva, as definições constantes do artigo 3.º da mesma e os anexos da presente directiva podem ser alterados a fim de serem alinhados pela legislação comunitária ou internacional que tenha sido aprovada ou alterada ou que tenha entrado em vigor, desde que dessas alterações não resulte um alargamento do âmbito de aplicação da presente directiva.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 28.º

2. Os anexos I, III e IV podem ser alterados à luz da experiência adquirida com a aplicação da presente directiva, desde que dessas alterações não resulte um alargamento do âmbito de aplicação da presente directiva.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 2 do artigo 28.º

Artigo 28.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), criado pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho (*).

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

(*) JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.»

17. No ponto 4 do anexo I, o travessão X passa a ter a seguinte redacção:

«— X. Informações diversas:

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

— condições de navegação.».

18. À parte I do anexo II é aditado o seguinte ponto:

«3. Navios de pesca

Os navios de pesca com comprimento de fora a fora superior a 15 metros estão sujeitos à obrigação de instalação e utilização do equipamento prevista no artigo 6.º-A, de acordo com o seguinte calendário:

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

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

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

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

19. O anexo III é substituído pelo texto que consta do anexo da presente directiva.

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 30 de Novembro de 2010 e comunicar imediatamente à Comissão o texto das referidas disposições.

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

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

Artigo 3.º

Entrada em vigor

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

*Artigo 4.º***Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 23 de Abril de 2009.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho

O Presidente

P. NEČAS

ANEXO

«ANEXO III

MENSAGENS ELECTRÓNICAS E SAFESEANET**1. Concepção geral e arquitectura**

O sistema comunitário de intercâmbio de informações marítimas, SafeSeaNet, permitirá a recepção, o armazenamento, a recuperação e o intercâmbio de informações tendo como objectivo a segurança marítima, a segurança portuária e do transporte marítimo, a protecção do ambiente marinho e a eficácia do tráfego e do transporte marítimos.

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

A rede SafeSeaNet ligará todos os sistemas nacionais SafeSeaNet e incluirá o sistema central SafeSeaNet.

2. Gestão, funcionamento, desenvolvimento e manutenção do SafeSeaNet**2.1. Responsabilidades****2.1.1. Sistemas nacionais SafeSeaNet**

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

A ANC será responsável pela gestão do sistema nacional, que inclui a coordenação nacional dos utilizadores e dos fornecedores de dados e assegurará a designação de UN LOCODES, bem como a criação e manutenção da necessária infra-estrutura informática nacional e dos procedimentos descritos no documento de controlo da interface e das funcionalidades a que se refere o ponto 2.3.

O sistema nacional SafeSeaNet permitirá a interligação de utilizadores autorizados sob a responsabilidade de uma ANC e a ele poderão ter acesso os intervenientes do sector naval identificados (armadores, agentes, comandantes, carregadores e outros), se para tal forem autorizados por uma ANC, em particular para facilitar a apresentação de relatórios electrónicos nos termos da legislação comunitária.

2.1.2. Sistema central SafeSeaNet

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

O sistema central SafeSeaNet, agindo como ponto nodal, interligará todos os sistemas SafeSeaNet nacionais e criará a necessária infra-estrutura informática e os procedimentos descritos no documento de controlo da interface e das funcionalidades a que se refere o ponto 2.3.

2.2. Princípios de gestão

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

- formular recomendações para melhorar a eficácia e a segurança do SafeSeaNet,
- apresentar orientações adequadas para o desenvolvimento do SafeSeaNet,
- assistir a Comissão na verificação do desempenho do SafeSeaNet,
- aprovar o documento de controlo da interface e das funcionalidades a que se refere o ponto 2.3 e as suas alterações.

⁽¹⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

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

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

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

O DCIF incluirá regras relativas:

- às orientações sobre os direitos de acesso para a gestão da qualidade dos dados,
- às especificações relativas à segurança da transmissão e do intercâmbio de dados, e
- ao arquivamento das informações ao nível nacional e central.

O DCIF indicará os meios de armazenamento e a disponibilidade das informações sobre produtos perigosos ou poluentes no que se refere aos serviços regulares aos quais tenha sido concedida uma isenção ao abrigo do artigo 15.º

A documentação técnica relativa ao SafeSeaNet, como as normas sobre o formato do intercâmbio de dados, os manuais dos utilizadores e as especificações relativas à segurança da rede, será elaborada e mantida pela Agência, em cooperação com os Estados-Membros.

3. **Intercâmbio de dados através do SafeSeaNet**

O sistema utilizará normas da indústria e terá capacidade para interagir com sistemas públicos e privados utilizados para criar, transmitir ou receber informações no âmbito do SafeSeaNet.

A Comissão e os Estados-Membros deverão cooperar com o objectivo de analisarem a exequibilidade e o desenvolvimento de funcionalidades que, tanto quanto possível, assegurem que os fornecedores de dados, incluindo comandantes, armadores, agentes, operadores, carregadores e outras entidades competentes, apenas necessitem de transmitir as informações uma vez. Os Estados-Membros asseguram que as informações transmitidas estejam disponíveis para serem usadas em todos os sistemas de informação, notificação e VTMS relevantes.

As mensagens electrónicas trocadas nos termos da presente directiva e a legislação comunitária aplicável serão distribuídas através do SafeSeaNet. Para esse efeito, os Estados-Membros desenvolverão e manterão as interfaces necessárias para a transmissão automática de dados por via electrónica ao SafeSeaNet.

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

4. **Segurança e direitos de acesso**

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

Os Estados-Membros identificarão todos os utilizadores aos quais sejam atribuídos um papel e um conjunto de direitos de acesso ao abrigo do DCIF.»

Anexo F

Diretiva 2009/18/CE do parlamento europeu e do conselho de 23 de Abril de 2009 que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no sector do transporte marítimo e que altera as Diretivas 1999/35/CE do Conselho e 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.

DIRECTIVA 2009/18/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**de 23 de Abril de 2009****que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no sector do transporte marítimo e que altera as Directivas 1999/35/CE do Conselho e 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que estabelece a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado, tendo em conta o projecto comum aprovado em 3 de Fevereiro de 2009 pelo Comité de Conciliação ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

- (1) Importa garantir um elevado nível geral de segurança no transporte marítimo na Europa e não poupar esforços para reduzir o número de acidentes e incidentes marítimos.
- (2) A pronta realização de uma investigação técnica aos acidentes marítimos reforça a segurança marítima, uma vez que contribui para prevenir a recorrência de tais acidentes, cujas consequências são a perda de vidas humanas e de navios e a poluição do meio marinho.

- (3) Na sua Resolução de 21 de Abril de 2004 sobre o reforço da segurança marítima ⁽⁴⁾, o Parlamento Europeu instou a Comissão a apresentar uma proposta de directiva relativa à investigação dos acidentes com navios.

- (4) O artigo 2.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de Dezembro de 1982 (a seguir designada «UNCLOS»), estabelece o direito de os Estados costeiros investigarem as causas de qualquer acidente marítimo no seu mar territorial que possa pôr em risco vidas humanas ou o ambiente, envolva a intervenção dos seus serviços de busca e salvamento ou afecte aqueles Estados de outro modo.

- (5) O artigo 94.º da UNCLOS estabelece que os Estados de bandeira devem ordenar a abertura de um inquérito, efectuado por ou perante pessoa ou pessoas devidamente qualificadas, em relação a certos acidentes ou incidentes de navegação no alto mar.

- (6) A regra I/21 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1 de Novembro de 1974 (a seguir designada «SOLAS 74»), a Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 5 de Abril de 1966, e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 2 de Novembro de 1973, estabelecem os deveres dos Estados de bandeira na realização de investigações relativas aos acidentes e na comunicação dos resultados pertinentes à Organização Marítima Internacional (OMI).

- (7) O Código de Aplicação dos Instrumentos Obrigatórios da OMI, anexo à Resolução A.996(25) da Assembleia da OMI, de 29 de Novembro de 2007, relembra o dever que impende sobre os Estados de bandeira de assegurarem que as investigações de segurança marítima sejam efectuadas por investigadores devidamente qualificados e competentes nas matérias relacionadas com acidentes e incidentes marítimos. Esse Código prevê ainda que os Estados de bandeira estejam preparados para fornecer para o efeito investigadores qualificados, independentemente do local do acidente ou incidente.

⁽¹⁾ JO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229 de 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Parecer do Parlamento Europeu de 25 de Abril de 2007 (JO C 74 E de 30.3.2008, p. 546), posição comum do Conselho de 6 de Junho de 2008 (JO C 184 E de 22.7.2008, p. 23) e posição do Parlamento Europeu de 24 de Setembro de 2008 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de 26 de Fevereiro de 2009 e resolução legislativa do Parlamento Europeu de 11 de Março de 2009 (ainda não publicada no Jornal Oficial).

⁽⁴⁾ JO C 104 E de 30.4.2004, p. 730.

- (8) Deverá ser tido em conta o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos, anexo à Resolução A.849(20) da Assembleia da OMI, de 27 de Novembro de 1997 (a seguir designado «Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI»), que prevê a aplicação de uma metodologia comum para a investigação dos acidentes e incidentes marítimos e a cooperação entre os Estados na identificação dos factores que para eles contribuem. Deverão igualmente ser tidas em conta a Resolução A.861(20) da Assembleia da OMI, de 27 de Novembro de 1997, e a Resolução MSC.163(78) do Comité de Segurança Marítima da OMI, de 17 de Maio de 2004, que dão uma definição de aparelhos de registo dos dados de viagem.
- (9) Os marítimos são reconhecidos como uma categoria especial de trabalhadores e, devido ao carácter global do sector dos transportes marítimos e às diferentes jurisdições com as quais poderão ter que contactar, necessitam de uma protecção especial, em particular nos contactos com as autoridades públicas. No interesse do reforço da segurança marítima, os marítimos deverão poder confiar num tratamento justo em caso de acidente marítimo. Os seus direitos humanos e a sua dignidade deverão ser permanentemente preservados, e qualquer investigação de segurança deverá ser conduzida de maneira justa e expedita. Para esse efeito, os Estados-Membros deverão, em conformidade com a sua legislação nacional, ter igualmente em conta as disposições aplicáveis das Directrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo.
- (10) Os Estados-Membros, deliberando no quadro dos seus ordenamentos jurídicos, deverão proteger as declarações das testemunhas proferidas na sequência de um acidente e evitar que essas declarações sejam utilizadas para fins distintos das investigações de segurança, a fim de evitar que sejam tomadas medidas discriminatórias ou de retaliação contra as testemunhas devido à sua participação nas investigações.
- (11) A Directiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de *ferries* ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade ⁽¹⁾, prevê que os Estados-Membros estabeleçam, no âmbito dos respectivos ordenamentos jurídicos, um quadro legal que lhes permita, bem como a qualquer outro Estado-Membro legitimamente interessado, participar, cooperar ou, quando previsto no Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI, realizar investigações sobre acidentes ou incidentes marítimos em que esteja envolvido um *ferry* ro-ro ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade.
- (12) A Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios ⁽²⁾, estabelece que os Estados-Membros devem dar cumprimento ao Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI e providenciar para que os resultados das investigações sejam publicados o mais depressa possível após a sua conclusão.
- (13) A realização de investigações de segurança a acidentes e incidentes com navios de mar, ou outros navios que se encontrem em portos ou outras zonas marítimas restritas, de uma forma imparcial reveste-se de importância fundamental para apurar as circunstâncias e as causas dos acidentes ou incidentes. Essas investigações deverão, por conseguinte, ser efectuadas por inspectores qualificados, ou sob a responsabilidade de uma entidade independente dotada das competências necessárias, por forma a evitar conflitos de interesses.
- (14) Em conformidade com a sua legislação no que respeita aos poderes das autoridades responsáveis pela investigação judicial e em cooperação com estas autoridades, os Estados-Membros deverão assegurar que os responsáveis pelos inquéritos técnicos possam desempenhar a sua missão nas melhores condições possíveis.
- (15) A presente directiva não deve prejudicar a Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados ⁽³⁾.
- (16) Os Estados-Membros deverão garantir que os seus ordenamentos jurídicos lhes permitam, bem como a qualquer outro Estado-Membro legitimamente interessado, participar, cooperar ou realizar investigações sobre acidentes com base nas disposições do Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI.
- (17) Em princípio, cada acidente ou incidente marítimo deverá ser objecto de uma investigação única, realizada por um Estado-Membro ou por um Estado-Membro investigador principal, com a participação de quaisquer outros Estados legitimamente interessados. Em casos excepcionais, devidamente justificados, que envolvam dois ou mais Estados-Membros por motivos relacionados com o pavilhão do navio em causa, a localização do acidente ou a nacionalidade das vítimas, poderão ser realizadas investigações paralelas.
- (18) Sob reserva de acordo mútuo, um Estado-Membro pode delegar noutro Estado-Membro a condução de uma investigação de segurança relativa a um acidente ou incidente marítimo (a seguir denominada «investigação de segurança») ou tarefas específicas da mesma.

⁽¹⁾ JO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

⁽²⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

⁽³⁾ JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

- (19) Os Estados-Membros deverão diligenciar no sentido de evitar a cobrança de encargos pela prestação de assistência solicitada no âmbito de investigações de segurança que envolvam dois ou mais Estados-Membros. Em casos que impliquem a assistência de um Estado-Membro que não participe na investigação de segurança, os Estados-Membros deverão determinar o reembolso dos custos incorridos.
- (20) Nos termos da regra V/20 da SOLAS 74, os navios de passageiros e os outros navios de arqueação bruta igual ou superior a 3 000 toneladas, construídos em ou após 1 de Julho de 2002, devem transportar aparelhos de registo dos dados de viagem para assistência em investigações a acidentes. Dada a sua importância para a definição de uma política de prevenção de acidentes com navios, deverá exigir-se sistematicamente a presença deste equipamento a bordo dos navios que escalem portos da Comunidade em viagens nacionais ou internacionais.
- (21) Os dados fornecidos pelos sistemas de registo dos dados de viagem, bem como por outros dispositivos electrónicos, podem ser utilizados retrospectivamente, para investigar as causas de um acidente ou incidente marítimo, ou preventivamente, para se ganhar experiência quanto às circunstâncias que podem dar origem a tais ocorrências. Os Estados-Membros deverão assegurar que esses dados, quando disponíveis, sejam correctamente utilizados para ambos os fins.
- (22) O Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾ prevê que a Agência Europeia de Segurança Marítima (a seguir designada «Agência») colabore com os Estados-Membros no desenvolvimento de soluções técnicas e lhes preste assistência técnica na aplicação da legislação comunitária. Em matéria de investigação de acidentes, é função específica da Agência facilitar a cooperação entre os Estados-Membros e a Comissão na concepção de uma metodologia comum, tomando na devida conta os diferentes ordenamentos jurídicos dos Estados-Membros, para a investigação de acidentes marítimos, segundo os princípios acordados a nível internacional.
- (23) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 1406/2002, a Agência facilita a cooperação na prestação do apoio dado pelos Estados-Membros para as actividades de investigação e para a análise dos relatórios existentes de investigação de acidentes.
- (24) Na concepção ou alteração da metodologia comum para a investigação de acidentes e incidentes marítimos deverão ser tidas em conta todas as ilações relevantes tiradas de investigações de segurança a acidentes.
- (25) As recomendações de segurança decorrentes de uma investigação deverão ser devidamente tidas em conta pelos Estados-Membros e pela Comunidade.
- (26) Como o objectivo da investigação técnica de segurança é prevenir acidentes ou incidentes marítimos, as conclusões e as recomendações de segurança não deverão servir em caso algum para apurar responsabilidade ou imputar culpa.
- (27) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, a saber, reforçar a segurança marítima na Comunidade e reduzir assim o risco de acidentes marítimos futuros, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros e pode, pois, devido à dimensão ou aos efeitos da acção, ser melhor alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.
- (28) As medidas necessárias à execução da presente directiva deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ⁽²⁾.
- (29) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para alterar a presente directiva a fim de aplicar as alterações ulteriores das convenções internacionais, dos protocolos, dos códigos e das resoluções que lhe digam respeito, e para aprovar ou alterar a metodologia comum de investigação de acidentes ou incidentes marítimos. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (30) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» ⁽³⁾, os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los,

APROVARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objecto

1. A presente directiva tem por objectivo reforçar a segurança marítima e a prevenção da poluição causada por navios e reduzir assim o risco de acidentes marítimos futuros:

⁽¹⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

⁽²⁾ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽³⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

a) Facilitando a realização expedita de investigações de segurança e de análises adequadas em caso de acidentes ou incidentes marítimos a fim de apurar as respectivas causas; e

b) Assegurando a elaboração atempada e rigorosa dos relatórios das investigações e de propostas de medidas correctivas.

2. As investigações efectuadas nos termos da presente directiva não se destinam a apurar responsabilidade nem a imputar culpa. Todavia, os Estados-Membros devem assegurar que o órgão ou entidade de investigação (a seguir designado «órgão de investigação») não se abstenha de comunicar todas as causas do acidente ou incidente marítimo, dado que os resultados podem permitir a identificação de faltas ou a atribuição de responsabilidade.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A presente directiva aplica-se aos acidentes e incidentes marítimos que:

a) Envolvam navios que arvorem bandeira dos Estados-Membros;

b) Ocorram no mar territorial ou nas águas interiores conforme definidos na UNCLOS; ou

c) Impliquem outros interesses legítimos dos Estados-Membros.

2. A presente directiva não se aplica aos acidentes e incidentes marítimos que envolvam apenas:

a) Navios de guerra ou de transporte de tropas e outros navios propriedade de um Estado-Membro ou por ele explorados e utilizados exclusivamente em serviços estatais de natureza não comercial;

b) Navios sem propulsão mecânica, navios de madeira de construção primitiva e embarcações de recreio que não se dediquem ao comércio, excepto se forem tripulados e transportarem mais de 12 passageiros para fins comerciais;

c) Embarcações fluviais que operem em vias navegáveis interiores;

d) Navios de pesca de comprimento inferior a 15 metros;

e) Instalações fixas de perfuração ao largo.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente directiva:

1. «Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI» é o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes

Marítimos anexo à Resolução A.849(20) da Assembleia da OMI, de 27 de Novembro de 1997, na versão actualizada.

2. Os termos a seguir enumerados têm a definição que lhes é dada no Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI:

a) «Acidente marítimo»;

b) «Acidente muito grave»;

c) «Incidente marítimo»;

d) «Investigação de segurança a acidente ou incidente marítimo»;

e) «Estado investigador principal»;

f) «Estado legitimamente interessado».

3. O termo «acidente grave» tem a definição actualizada que lhe é dada na Circular MSC MEPC.3/Circ.3 do Comité de Segurança Marítima da OMI e do Comité de Protecção do Meio Marinho, de 18 de Dezembro de 2008.

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

5. Os termos «ferry ro-ro» e «embarcação de passageiros de alta velocidade» têm a definição que lhes é dada no artigo 2.º da Directiva 1999/35/CE.

6. «Aparelho de registo dos dados de viagem» (a seguir designado «VDR») tem a definição que lhe é dada na Resolução A.861(20) da Assembleia da OMI e na Resolução MSC.163(78) do Comité de Segurança Marítima da OMI.

7. «Recomendação de segurança» é qualquer proposta feita, inclusive para efeitos de registo e de controlo:

a) Pelo órgão de investigação do Estado que efectua ou conduz a investigação de segurança com base nas informações resultantes da investigação; ou, conforme apropriado,

b) Pela Comissão, com base numa análise de dados sucinta e nos resultados das investigações de segurança realizadas.

Artigo 4.º**Estatuto da investigação de segurança**

1. Os Estados-Membros devem definir, de acordo com os seus ordenamentos jurídicos, o quadro legal da investigação de segurança por forma a garantir que essas investigações possam ser efectuadas com a maior eficácia e rapidez possíveis.

Em conformidade com a sua legislação e, se for caso disso, em cooperação com as autoridades responsáveis pelo inquérito judicial, os Estados-Membros devem assegurar que as investigações de segurança:

- a) Sejam independentes de quaisquer investigações paralelas, do foro penal ou outro, destinadas a apurar responsabilidade ou a imputar culpa; e
- b) Não sejam indevidamente impedidas, suspensas ou adiadas por motivo dessas investigações.

2. As normas a estabelecer pelos Estados-Membros devem conter, de acordo com o quadro permanente de cooperação referido no artigo 10.º, disposições que possibilitem:

- a) A cooperação e a assistência mútua nas investigações de segurança conduzidas por outros Estados-Membros ou a delegação noutro Estado-Membro da condução de tais investigações nos termos do artigo 7.º; e
- b) A coordenação das actividades dos respectivos órgãos de investigação, na medida do necessário à consecução dos objectivos da presente directiva.

Artigo 5.º**Dever de proceder à investigação**

1. Cada Estado-Membro deve garantir que seja efectuada uma investigação de segurança pelo órgão de investigação a que se refere o artigo 8.º sempre que ocorra um acidente marítimo muito grave:

- a) Que envolva um navio que arvore a sua bandeira, qualquer que seja o local do acidente;
- b) No seu mar territorial ou nas suas águas interiores, conforme definidos na UNCLOS, qualquer que seja a bandeira do navio ou navios envolvidos no acidente; ou
- c) Que implique um interesse legítimo do Estado-Membro, qualquer que seja o local do acidente e a bandeira do navio ou navios envolvidos.

2. Além disso, no caso de acidentes graves, compete ao órgão de investigação proceder a uma avaliação prévia para determinar se deve ser efectuada uma investigação de segurança. No caso de o órgão de investigação determinar que não deve ser

efectuada uma investigação de segurança, os motivos dessa decisão devem ser registados e notificados nos termos do n.º 3 do artigo 17.º

No caso de qualquer outro acidente ou incidente marítimo, compete ao órgão de investigação determinar se deve ser efectuada uma investigação de segurança.

Nas decisões a que se referem o primeiro e o segundo parágrafos, o órgão de investigação deve atender à gravidade do acidente ou incidente marítimo, ao tipo de navio e/ou carga envolvidos e à possibilidade de os resultados da investigação de segurança poderem contribuir para a prevenção de acidentes e incidentes futuros.

3. O âmbito da investigação de segurança e os aspectos práticos da sua realização são determinados pelo órgão de investigação do Estado-Membro investigador principal em colaboração com os órgãos congéneres de investigação dos outros Estados legitimamente interessados, da forma que melhor se considere conduzir à consecução dos objectivos da presente directiva e tendo em vista prevenir futuros acidentes e incidentes.

4. Nas investigações de segurança, o órgão de investigação deve respeitar a metodologia comum de investigação de acidentes e incidentes marítimos elaborada conforme o disposto na alínea e) do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 1406/2002. Os investigadores podem afastar-se dessa metodologia em casos específicos se tal se revelar necessário, com base na sua apreciação profissional, e se for necessário para alcançar os objectivos da investigação. A Comissão aprova ou altera a metodologia para efeitos da presente directiva, tendo em conta todas as ilações relevantes tiradas de investigações de segurança.

Essa medida, que tem por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a, é aprovada pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 19.º

5. As investigações de segurança devem ser abertas tão prontamente quanto possível após a ocorrência do acidente ou incidente marítimo e, em qualquer caso, no prazo máximo de dois meses após a sua ocorrência.

Artigo 6.º**Dever de notificação**

Os Estados-Membros devem estabelecer, no âmbito dos respectivos ordenamentos jurídicos, o dever de as autoridades competentes e/ou as partes envolvidas comunicarem imediatamente aos órgãos de investigação respectivos a ocorrência de qualquer acidente ou incidente abrangidos pela presente directiva.

Artigo 7.º

Condução e participação em investigações de segurança

1. Em princípio, cada acidente ou incidente marítimo deve ser objecto de uma investigação única, realizada por um Estado-Membro ou por um Estado-Membro investigador principal, com a participação de quaisquer outros Estados-Membros legitimamente interessados.

Em caso de investigações de segurança que envolvam dois ou mais Estados-Membros, os Estados-Membros interessados devem pois cooperar para decidir sem demora qual deles será o Estado-Membro investigador principal. Devem diligenciar no sentido de determinar as modalidades da investigação. No âmbito deste acordo, outros Estados legitimamente interessados devem ter os mesmos direitos e o mesmo acesso às testemunhas e às provas que o Estado-Membro que efectua a investigação de segurança. Devem igualmente ter direito a que o seu ponto de vista seja tomado em conta pelo Estado-Membro investigador principal.

A realização de investigações de segurança paralelas relativamente ao mesmo acidente ou incidente marítimo deve ser estritamente limitada a casos excepcionais. Nesses casos, os Estados-Membros devem notificar a Comissão das razões por que realizaram essas investigações paralelas. Os Estados-Membros que realizem investigações de segurança paralelas devem cooperar entre si. Em especial, os órgãos de investigação envolvidos devem proceder ao intercâmbio de todas as informações relevantes recolhidas durante as respectivas investigações, em particular a fim de chegarem, tanto quanto possível, às mesmas conclusões.

Os Estados-Membros devem abster-se de tomar medidas que possam impedir, suspender ou adiar indevidamente a realização de uma investigação de segurança abrangida pela presente directiva.

2. Sob reserva do disposto no n.º 1, cada Estado-Membro é responsável pela investigação de segurança e pela coordenação com os outros Estados-Membros legitimamente interessados até que se decida de comum acordo qual deles será o Estado investigador principal.

3. Sem prejuízo das suas obrigações decorrentes da presente directiva e do direito internacional, os Estados-Membros podem, numa base casuística e de comum acordo, delegar noutro Estado-Membro a condução de uma investigação de segurança ou tarefas específicas para esse efeito.

4. Sempre que num acidente ou incidente marítimo estiver envolvido um *ferry* ro-ro ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade, a investigação de segurança deve ser iniciada pelo Estado-Membro em cujo mar territorial ou em cujas águas interiores, conforme definidos na UNCLOS, tiver ocorrido o acidente ou incidente ou, se tiver ocorrido noutras águas, pelo último Estado-Membro visitado por esse *ferry* ou essa embarca-

ção. Esse Estado é responsável pela investigação de segurança e pela coordenação com os outros Estados-Membros legitimamente interessados até que se decida de comum acordo qual deles será o Estado investigador principal.

Artigo 8.º

Órgãos de investigação

1. Os Estados-Membros devem assegurar que a investigação de segurança seja efectuada sob a responsabilidade de um órgão de investigação imparcial, de carácter permanente, dotado das competências necessárias, e por investigadores devidamente qualificados, competentes nas matérias relacionadas com acidentes e incidentes marítimos.

A fim de efectuar uma investigação de segurança de modo imparcial, o órgão de investigação deve ser independente, no que respeita à sua organização, à sua estrutura legal e ao seu processo de tomada de decisões, de qualquer outro interessado cujos interesses possam colidir com as funções que lhe são confiadas.

Os Estados-Membros sem litoral que não tenham navios nem embarcações que arvoem a sua bandeira devem designar um ponto de contacto independente para cooperar na investigação nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 5.º

2. O órgão de investigação deve assegurar que os investigadores possuam conhecimentos e experiência práticos nos domínios relacionados com as suas funções normais de investigação. Deve igualmente assegurar o pronto acesso a conhecimentos especializados, conforme necessário.

3. As funções confiadas ao órgão de investigação podem também incluir a recolha e análise de dados relativos à segurança marítima, em especial para fins de prevenção, desde que essas actividades não comprometam a sua independência nem impliquem responsabilidades em matérias regulamentares, administrativas ou de normalização.

4. No quadro dos respectivos ordenamentos jurídicos, os Estados-Membros devem assegurar que os investigadores dos seus órgãos de investigação, ou o órgão de investigação em que tiver sido delegada a função de investigar, se for caso disso em cooperação com as autoridades responsáveis pelo inquérito judicial, disponham de todas as informações relevantes para a condução da investigação de segurança e, portanto, possam:

- a) Aceder livremente a qualquer zona relevante ou a qualquer local de acidente, bem como a qualquer navio, casco ou estrutura, incluindo a carga, o equipamento e os destroços;
- b) Proceder à listagem imediata dos elementos de prova e à busca e remoção controladas do casco, dos destroços e de outros componentes ou matérias para perícia ou análise;
- c) Requisitar a perícia ou análise dos elementos referidos na alínea b) e aceder livremente aos respectivos resultados;

- d) Aceder livremente, reproduzir e utilizar todas as informações e dados registados pertinentes, incluindo os dados dos VDR, respeitantes ao navio, à viagem, à carga, aos tripulantes e quaisquer outras pessoas, a objectos, condições e circunstâncias;
- e) Aceder livremente aos resultados dos exames aos corpos das vítimas ou das análises efectuadas a amostras deles retiradas;
- f) Requisitar e aceder livremente aos resultados dos exames efectuados a pessoas envolvidas no serviço do navio ou a outras pessoas de interesse para o caso, ou das análises de amostras retiradas dessas pessoas;
- g) Ouvir testemunhas sem a presença de pessoas cujos interesses possam ser considerados passíveis de dificultar a investigação de segurança;
- h) Obter os registos das vistorias e outras informações pertinentes na posse do Estado de bandeira, dos armadores, das sociedades de classificação ou de qualquer outra parte com interesse no caso, sempre que essas partes ou os seus representantes estejam estabelecidos no Estado-Membro em causa;
- i) Requisitar a assistência das autoridades competentes nos respectivos Estados, incluindo os inspectores ao serviço do Estado de bandeira ou do Estado do porto, oficiais da guarda costeira, operadores dos serviços de tráfego marítimo, equipas de busca e salvamento, pilotos e outro pessoal portuário ou marítimo.

5. O órgão de investigação deve dispor de condições para intervir imediatamente depois de lhe ter sido comunicado um acidente e para obter recursos suficientes para poder exercer as suas funções de forma autónoma. Os seus investigadores devem gozar de um estatuto que lhes proporcione as necessárias garantias de independência.

6. O órgão de investigação pode combinar as funções que lhe são confiadas nos termos da presente directiva com a investigação de outras ocorrências além de acidentes marítimos, desde que tal actividade não comprometa a sua independência.

Artigo 9.º

Confidencialidade

Sem prejuízo da Directiva 95/46/CE, os Estados-Membros devem assegurar, no quadro dos seus ordenamentos jurídicos, que os registos a seguir enumerados só sejam divulgados para os fins da investigação de segurança, excepto se a autoridade competente desse Estado-Membro determinar que existe um interesse público superior na sua divulgação:

- a) Depoimentos das testemunhas e outras declarações, relatos e notas recolhidos ou obtidos pelo órgão de investigação no decurso da investigação de segurança;

- b) Registos que revelem a identidade das pessoas que forneceram provas no contexto da investigação de segurança;
- c) Informações relativas às pessoas envolvidas no acidente ou incidente marítimo, de natureza particularmente sensível ou privada, incluindo informações relativas à sua saúde.

Artigo 10.º

Quadro permanente de cooperação

1. Os Estados-Membros devem estabelecer, em estreita colaboração com a Comissão, um quadro permanente de cooperação que permita que os seus órgãos de investigação respectivos cooperem entre si na medida do necessário à consecução dos objectivos da presente directiva.

2. As regras de funcionamento do quadro permanente de cooperação e as disposições de organização necessárias são determinadas pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 2 do artigo 19.º

3. No âmbito do quadro permanente de cooperação, os órgãos de investigação dos Estados-Membros devem, em particular, acordar nas melhores formas de cooperação a fim de:

- a) Permitir que os órgãos de investigação partilhem instalações, meios e equipamento, para a perícia dos destroços e do equipamento do navio e de outros objectos de interesse para a investigação de segurança, incluindo a extracção e análise dos dados dos VDR e de outros dispositivos electrónicos;
- b) Prestarem a assistência mútua técnica ou pericial necessária à execução de tarefas específicas;
- c) Obterem e partilharem informações relevantes para a análise dos dados relativos aos acidentes e à formulação de recomendações de segurança adequadas ao nível comunitário;
- d) Definirem princípios comuns para o seguimento a dar às recomendações de segurança e para a adaptação dos métodos de investigação ao progresso técnico e científico;
- e) Gerirem adequadamente os alertas precoces referidos no artigo 16.º;
- f) Estabelecerem regras de confidencialidade para o intercâmbio, de acordo com as regras nacionais, dos depoimentos de testemunhas e do tratamento de dados e de outros elementos referidos no artigo 9.º, inclusive nas relações com países terceiros;
- g) Organizarem, se adequado, acções de formação relevantes para os investigadores;

- h) Promoverem a cooperação com os órgãos de investigação de países terceiros e com as organizações internacionais de investigação de acidentes marítimos nos domínios abrangidos pela presente directiva;
- i) Prestarem todas as informações pertinentes aos órgãos de investigação que efectuem investigações de segurança.

Artigo 11.º

Custos

1. Caso as investigações de segurança envolvam dois ou mais Estados-Membros, as respectivas actividades não dão origem à cobrança de encargos.
2. Caso seja solicitada a assistência de um Estado-Membro que não esteja envolvido na investigação de segurança, os Estados-Membros acordam no reembolso dos custos incorridos.

Artigo 12.º

Cooperação com países terceiros legitimamente interessados

1. Os Estados-Membros devem cooperar, no maior grau possível, com os países terceiros legitimamente interessados numa investigação de segurança.
2. Os países terceiros legitimamente interessados devem poder associar-se, de comum acordo, a uma investigação de segurança conduzida por um Estado-Membro nos termos da presente directiva em qualquer fase da investigação.
3. A cooperação de um Estado-Membro numa investigação de segurança conduzida por um país terceiro legitimamente interessado não prejudica os deveres de investigação e de notificação nos termos da presente directiva. Caso um país terceiro legitimamente interessado esteja a conduzir uma investigação de segurança que envolva um ou mais Estados-Membros, os Estados-Membros podem decidir abster-se de uma investigação paralela, desde que a investigação conduzida pelo país terceiro seja efectuada de acordo com o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI.

Artigo 13.º

Preservação dos elementos de prova

Os Estados-Membros devem tomar medidas para assegurar que as partes envolvidas em acidentes e incidentes abrangidos pela presente directiva diligenciem no sentido de:

- a) Salvarguardar toda a informação contida em cartas marítimas, diários de bordo e registos electrónicos, magnéticos e de vídeo, incluindo os dados dos VDR e de outros dispositivos electrónicos relativos ao período que antecedeu, em que se passou e que se seguiu ao acidente;

- b) Prevenir o apagamento por sobreposição ou outra alteração dessa informação;
- c) Proteger de interferências qualquer outro equipamento que se possa razoavelmente considerar pertinente para a investigação de segurança ao acidente;
- d) Recolher e resguardar sem demora todos os elementos de prova para os fins das investigações de segurança.

Artigo 14.º

Relatórios de acidentes

1. A investigação de segurança efectuada nos termos da presente directiva deve ser objecto de relatório, apresentado num formato definido pelos órgãos de investigação de acordo com as secções pertinentes do anexo I e publicado.

Os órgãos de investigação podem decidir que uma investigação de segurança que não diga respeito a um acidente marítimo muito grave ou grave, consoante o caso, e cujos resultados não sejam susceptíveis de contribuir para a prevenção de acidentes e incidentes futuros, seja objecto de um relatório simplificado a publicar.

2. Os órgãos de investigação devem envidar todos os esforços para disponibilizar o relatório referido no n.º 1, incluindo as suas conclusões e eventuais recomendações, ao público e, em especial, ao sector marítimo, nos 12 meses seguintes à data do acidente. Se não for possível produzir o relatório final a tempo, deve ser publicado um relatório provisório nos 12 meses seguintes à data do acidente.

3. O órgão de investigação do Estado-Membro investigador principal deve enviar cópia do relatório final, simplificado ou provisório à Comissão. Deve ter em conta as eventuais observações técnicas da Comissão sobre relatórios finais, que não alterem as conclusões na sua substância, a fim de melhorar a qualidade do relatório da forma mais adequada à consecução do objectivo da presente directiva.

Artigo 15.º

Recomendações de segurança

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as recomendações de segurança formuladas pelos órgãos de investigação sejam devidamente tidas em conta pelos seus destinatários e, caso se justifique, tenham o seguimento devido no respeito do direito comunitário e internacional.
2. Nos casos em que tal se justifique, o órgão de investigação ou a Comissão formulam recomendações de segurança com base numa análise de dados sucinta e nos resultados globais das investigações de segurança realizadas.
3. As recomendações de segurança nunca apuram responsabilidade nem imputam culpa por um acidente.

Artigo 16.º**Sistema de alerta precoce**

Sem prejuízo do direito que lhe assiste de emitir um alerta precoce, o órgão de investigação de um Estado-Membro que, em qualquer fase da investigação de segurança, considere necessária uma intervenção urgente ao nível da Comunidade para prevenir o risco de novos acidentes, deve informar rapidamente a Comissão da necessidade de emissão de um alerta precoce.

Se necessário, a Comissão emite um aviso à atenção das autoridades competentes de todos os outros Estados-Membros, do sector marítimo e dos interessados directos.

Artigo 17.º**Base de dados europeia dos acidentes marítimos**

1. Os dados relativos a acidentes e incidentes marítimos são conservados e analisados por meio de uma base de dados electrónica europeia, criada pela Comissão e designada Plataforma Europeia de Informações sobre Acidentes Marítimos (EMCIP).

2. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão dos nomes das entidades autorizadas a aceder à base de dados.

3. Os órgãos de investigação dos Estados-Membros devem notificar a Comissão dos acidentes e incidentes marítimos da forma prevista no anexo II. Devem ainda fornecer os dados resultantes das investigações de segurança à Comissão segundo o modelo da base de dados EMCIP.

4. A Comissão e os Estados-Membros devem desenvolver o modelo da base de dados e um método para estabelecer o calendário e as modalidades da notificação dos dados.

Artigo 18.º**Tratamento justo dos marítimos**

Em conformidade com o seu direito nacional, os Estados-Membros devem ter em conta as disposições pertinentes das Directrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo nas águas sob sua jurisdição.

Artigo 19.º**Comité**

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) criado pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002 ⁽¹⁾.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de dois meses.

⁽¹⁾ JO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

3. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º-A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

Artigo 20.º**Competência para alteração**

A Comissão pode actualizar as definições dadas na presente directiva e as referências feitas a actos comunitários e a instrumentos da OMI a fim de as alinhar pelas medidas comunitárias ou da OMI que tenham entrado em vigor, sob reserva do respeito dos limites da presente directiva.

Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 3 do artigo 19.º

A Comissão pode igualmente alterar os anexos, nos mesmos termos.

As alterações do Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI podem ser excluídas do âmbito de aplicação da presente directiva, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002.

Artigo 21.º**Medidas adicionais**

Nada na presente directiva obsta a que os Estados-Membros tomem outras medidas de segurança marítima para além das previstas na presente directiva, desde que tais medidas não violem o disposto na presente directiva, não afectem de modo algum a realização do seu objectivo, nem ponham em perigo a consecução do seu objectivo.

Artigo 22.º**Sanções**

Os Estados-Membros devem estabelecer o regime de sanções aplicáveis em caso de infracção às disposições nacionais aprovadas para efeitos da presente directiva e tomar as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

Artigo 23.º**Relatório de aplicação**

A Comissão apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, de cinco em cinco anos, sobre a aplicação e o cumprimento da presente directiva e, se necessário, propõe novas medidas à luz das recomendações nele contidas.

*Artigo 24.º***Alteração de actos em vigor**

1. É revogado o artigo 12.º da Directiva 1999/35/CE.
2. É revogado o artigo 11.º da Directiva 2002/59/CE.

*Artigo 25.º***Transposição**

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 17 de Junho de 2011.

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

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

*Artigo 26.º***Entrada em vigor**

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

*Artigo 27.º***Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 23 de Abril de 2009.

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

H.-G. PÖTTERING

Pelo Conselho

O Presidente

P. NEČAS

ANEXO I

Conteúdo do relatório de investigação de segurança**Introdução**

Nesta parte identificar-se-á o objectivo da investigação e precisar-se-á que uma recomendação de segurança não pode, em caso algum, criar uma presunção de responsabilidade ou culpa, e que o relatório não é redigido, em termos de conteúdo e estilo, com o intuito de ser utilizado em acções judiciais.

(O relatório não deve fazer qualquer referência a depoimentos de testemunhas nem associar ninguém nele mencionado a pessoas que tenham prestado depoimento no decurso da investigação de segurança.)

1. RESUMO

Nesta parte expor-se-ão os factos essenciais do acidente ou incidente marítimo: o que aconteceu, quando, onde e como; e declarar-se-á igualmente se do acidente ou incidente resultaram mortes, ferimentos, avarias no navio ou na carga e danos a terceiros ou ao ambiente.

2. ELEMENTOS FACTUAIS

Esta parte compreende um conjunto de secções distintas, nas quais se consignará um conjunto suficiente de informações que o órgão de investigação considere factuais para fundamentar a análise e facilitar a compreensão do relatório.

Nestas secções consignar-se-ão, nomeadamente, as seguintes informações:

2.1. Dados do navio

Bandeira/registo

Identificação do navio

Características principais

Propriedade e gestão

Elementos relativos à construção

Tripulação mínima de segurança

Carga autorizada.

2.2. Dados da viagem

Portos de escala

Tipo de viagem

Elementos relativos à carga

Tripulação.

2.3. Informações relativas ao acidente ou incidente marítimo

Tipo de acidente ou incidente marítimo

Data e hora

Coordenadas e local do acidente ou incidente marítimo

Envolvente exterior e interior

Serviço e segmento da viagem do navio

Local a bordo

Dados relativos ao factor humano

Consequências (para as pessoas, o navio, a carga ou o ambiente, outras).

2.4. Envolvimento das autoridades costeiras e intervenções de emergência

Entidades envolvidas

Meios utilizados

Celeridade da intervenção

Medidas tomadas

Resultados obtidos.

3. DESCRIÇÃO

Nesta parte reconstituir-se-á o acidente ou incidente marítimo, na sequência cronológica das ocorrências que se passaram antes, durante e após o acidente ou incidente, e o envolvimento de cada elemento interveniente (isto é, pessoa, material, envolvente, equipamento, agente externo). O período abrangido pelo relato dependerá do intervalo de tempo em que se tiverem verificado as ocorrências acidentais que contribuíram directamente para o acidente ou incidente marítimo. Esta parte compreende todos os dados pertinentes da investigação de segurança, incluindo os resultados de exames ou testes.

4. ANÁLISE

Esta parte compreende um conjunto de secções distintas, nas quais se efectuará a análise de cada ocorrência acidental, com observações sobre os resultados dos exames ou testes efectuados no decurso da investigação de segurança e as eventuais medidas de segurança já tomadas para prevenir acidentes marítimos.

Essas secções deverão contemplar questões como:

- o contexto e o meio em que se verificou a ocorrência acidental,
- os erros e omissões cometidos, as ocorrências envolvendo matérias perigosas, os efeitos ambientais, a falha de equipamentos e os factores externos,
- os factores contributivos envolvendo funções de pessoas, operações de bordo, a gestão em terra ou incidências da regulamentação.

As análises e observações devem permitir que o relatório chegue a conclusões lógicas, estabelecendo todos os factores contributivos, incluindo aqueles a que estão associados riscos para os quais as defesas preconizadas, destinadas a prevenir ocorrências acidentais e/ou a eliminar ou minimizar as suas consequências, são consideradas inadequadas ou inexistentes.

5. CONCLUSÕES

Nesta parte sistematizar-se-ão os factores contributivos estabelecidos e as defesas (materiais, funcionais, simbólicas ou processuais) inexistentes ou inadequadas relativamente aos quais haverá que tomar medidas de segurança destinadas a prevenir acidentes marítimos.

6. RECOMENDAÇÕES DE SEGURANÇA

Esta parte do relatório conterá, caso se justifique, recomendações de segurança derivadas das análises e conclusões e relacionadas com aspectos específicos, nomeadamente a legislação, o desenho naval, os procedimentos, as inspecções, a gestão, a higiene e segurança no trabalho, a formação, os trabalhos de reparação, a manutenção, a assistência de terra e as intervenções de emergência.

As recomendações de segurança serão dirigidas às entidades mais bem colocadas para as executar, nomeadamente os proprietários e gestores de navios, as organizações reconhecidas, as autoridades marítimas, os serviços de tráfego marítimo, os serviços de emergência, as organizações internacionais do sector marítimo e as instituições europeias, com o objectivo de prevenir acidentes marítimos.

Esta parte conterá também as eventuais recomendações de segurança provisórias feitas ou quaisquer acções de segurança tomadas no decurso da investigação de segurança.

7. APÊNDICES

Caso se justifique, serão apensos ao relatório, em papel e/ou suporte electrónico, os seguintes elementos informativos (lista não exaustiva):

- fotografias, videogravações, audiogravações, cartas marítimas, desenhos,
 - normas aplicáveis,
 - termos técnicos e abreviaturas utilizados,
 - estudos específicos no domínio da segurança,
 - diversos.
-

ANEXO II

DADOS A INCLUIR NA NOTIFICAÇÃO DE ACIDENTES OU INCIDENTES MARÍTIMOS**(Parte da Plataforma Europeia de Informações sobre Acidentes Marítimos)**

NB: Os sublinhados indicam que, para o item em questão, e no caso de vários navios estarem envolvidos no acidente ou incidente marítimo, devem ser fornecidos os dados relativos a cada navio.

01. Estado-Membro responsável / pessoa a contactar
02. Estado-Membro investigador
03. Função do Estado-Membro
04. Estado costeiro afectado
05. Número de Estados legitimamente interessados
06. Estados legitimamente interessados
07. Entidade notificadora
08. Hora da notificação
09. Data da notificação
10. Nome do navio
11. Número OMI / letras do distintivo do navio
12. Bandeira do navio
13. Tipo de acidente ou incidente marítimo
14. Tipo do navio
15. Data do acidente ou incidente marítimo
16. Hora do acidente ou incidente marítimo
17. Posição – latitude
18. Posição – longitude
19. Local do acidente ou incidente marítimo
20. Porto de largada
21. Porto de destino
22. Esquema de separação do tráfego
23. Segmento da viagem
24. Serviço do navio
25. Local a bordo
26. Vítimas mortais:
 - Tripulantes
 - Passageiros
 - Outras pessoas
27. Feridos graves:
 - Tripulantes
 - Passageiros
 - Outras pessoas

- 28. Poluição
 - 29. Avarias do navio
 - 30. Avarias da carga
 - 31. Outros danos
 - 32. Breve descrição do acidente ou incidente marítimo
 - 33. Descrição breve dos motivos para não ser efectuada uma investigação de segurança
-

Anexo G

Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de Outubro de 2010 relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros e que revoga a Diretiva 2002/6/CE Diretiva 2009/17/CE.

I

(Actos legislativos)

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2010/65/UE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 20 de Outubro de 2010

relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros e que revoga a Directiva 2002/6/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 100.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ⁽¹⁾,Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ⁽²⁾,Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário ⁽³⁾,

Considerando o seguinte:

(1) A Directiva 2002/6/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Fevereiro de 2002, relativa às formalidades de declaração exigidas dos navios à chegada e/ou à partida de portos dos Estados-Membros da Comunidade ⁽⁴⁾, impõe aos Estados-Membros a aceitação de certos formulários normalizados (formulários FAL) destinados a facilitar o tráfego, definidos pela Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (Convenção FAL) da Organização Marítima Internacional (OMI), adoptada em 9 de Abril de 1965, conforme alterada.

(2) A fim de facilitar o transporte marítimo e de reduzir os encargos administrativos das companhias de navegação, as formalidades de declaração exigidas por actos jurídicos da União e dos Estados-Membros deverão ser simplificadas e harmonizadas na medida do possível. No entanto, a presente directiva não deverá prejudicar a natureza e o conteúdo das informações exigidas, nem deverá introduzir requisitos de declaração adicionais para os navios que

não estejam já sujeitos a essa obrigação ao abrigo da legislação aplicável nos Estados-Membros. Deverá tratar apenas da forma de simplificar e harmonizar os procedimentos de informação e de recolher mais eficazmente essa informação.

(3) A transmissão das informações exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos por força 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 ⁽⁵⁾, da Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios ⁽⁶⁾, do Regulamento (CE) n.º 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, relativo ao reforço da protecção dos navios e das instalações portuárias ⁽⁷⁾, da Directiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao controlo pelo Estado do porto (reformulação) ⁽⁸⁾, e, se aplicável, do Código Internacional para o Transporte Marítimo de Mercadorias Perigosas adoptado em 1965, com as alterações adoptadas que entraram em vigor, abrange as informações constantes dos formulários FAL. Por conseguinte, se essas informações corresponderem aos requisitos dos referidos actos jurídicos, os formulários FAL deverão ser aceites para as prestar.

(4) Dada a dimensão mundial do transporte marítimo, os actos jurídicos da União devem ter em conta os requisitos da OMI para efeitos de simplificação.

(5) Os Estados-Membros deverão aprofundar a cooperação entre as suas autoridades competentes, tais como as autoridades aduaneiras, de controlo das fronteiras, de saúde pública e de transportes, para que continuem a simplificar e harmonizar as formalidades de declaração na União

⁽¹⁾ JO C 128 de 18.5.2010, p. 131.

⁽²⁾ JO C 211 de 4.9.2009, p. 65.

⁽³⁾ Posição do Parlamento Europeu de 6 de Julho de 2010 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 12 de Outubro de 2010.

⁽⁴⁾ JO L 67 de 9.3.2002, p. 31.

⁽⁵⁾ JO L 332 de 28.12.2000, p. 81.

⁽⁶⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

⁽⁷⁾ JO L 129 de 29.4.2004, p. 6.

⁽⁸⁾ JO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

e a utilizar da forma mais eficiente a transmissão electrónica de dados e os sistemas de intercâmbio de informações, tendo em vista, se possível simultaneamente, eliminar os entraves ao transporte marítimo e criar um espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras.

- (6) Deverão estar disponíveis estatísticas pormenorizadas sobre o transporte marítimo para avaliar a eficiência e a necessidade de medidas destinadas a facilitar o tráfego marítimo na União, tendo em conta a necessidade de evitar que sejam criadas obrigações suplementares inúteis em matéria de recolha de estatísticas pelos Estados-Membros e de tirar pleno partido do Eurostat. Para efeitos da presente directiva, seria importante recolher dados pertinentes sobre o tráfego de navios na União e sobre os navios que fazem escala nos portos de países terceiros ou em zonas francas.
- (7) Deverá ser mais fácil para as companhias de navegação obterem o estatuto de «serviço de linha regular autorizado» em consonância com o objectivo da comunicação da Comissão, de 21 de Janeiro de 2009, intitulada «Comunicação e plano de acção tendo em vista a criação de um espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras».
- (8) Deverão ser utilizados generalizadamente, tão rapidamente quanto possível e, no máximo, até 1 de Junho de 2015, os meios electrónicos de transmissão de dados para todas as formalidades de declaração, com base nas normas internacionais desenvolvidas pela Convenção FAL, sempre que tal seja exequível. Para simplificar e acelerar a transmissão de um volume de informações potencialmente muito elevado, deverão ser utilizados, sempre que tal seja exequível, formatos electrónicos para as formalidades de declaração. Na União, a comunicação de informações nos formulários FAL em suporte de papel deverá constituir uma excepção e só deverá ser aceite durante um período limitado. Os Estados-Membros são encorajados a utilizar meios administrativos, incluindo incentivos económicos, para promover a utilização de formatos electrónicos. Pelas razões acima referidas, o intercâmbio de informações entre as autoridades competentes dos Estados-Membros deverá efectuar-se por via electrónica. Para facilitar esta evolução, os sistemas electrónicos precisam de ser tecnicamente interoperáveis em mais larga medida e, se possível, atingir esse objectivo dentro do mesmo prazo, a fim de assegurar o bom funcionamento do espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras.
- (9) Os operadores do comércio e dos transportes deverão estar aptos a comunicar informações e documentos normalizados através de uma plataforma electrónica única para cumprir as formalidades de declaração. Os dados individuais só deverão ser apresentados uma vez.
- (10) Os sistemas SafeSeaNet criados a nível nacional e a nível da União deverão facilitar a recepção, o intercâmbio e a distribuição de informações pelos sistemas de informação dos Estados-Membros relativos às actividades marítimas. Para facilitar o transporte marítimo e reduzir os encargos administrativos das companhias de navegação, o sistema SafeSeaNet deverá ser interoperável com outros sistemas da União para efeitos de formalidades de declaração. O

sistema SafeSeaNet deverá ser utilizado no intercâmbio de informações adicionais para facilitação do transporte marítimo. As formalidades de declaração para fins exclusivamente nacionais não deverão precisar de ser introduzidas no sistema SafeSeaNet.

- (11) Ao adoptar novas medidas da União, deverá garantir-se que os Estados-Membros possam manter a transmissão electrónica de dados e não sejam obrigados a utilizar formatos em suporte de papel.
- (12) Só será possível tirar pleno partido da transmissão electrónica de dados se existir uma comunicação fácil e eficaz entre o sistema SafeSeaNet, o sistema «alfândegas electrónicas» (e-Customs) e os sistemas electrónicos de introdução e consulta de dados. Para o efeito, a fim de limitar a sobrecarga administrativa, deverá recorrer-se prioritariamente às normas aplicáveis.
- (13) Os formulários FAL são actualizados regularmente. Por conseguinte, a presente directiva deverá remeter para a versão desses formulários actualmente em vigor. As informações exigidas pela legislação dos Estados-Membros que extravasem os requisitos da Convenção FAL deverão ser comunicadas em formato a desenvolver com base nas normas da Convenção FAL.
- (14) A presente directiva não afecta o disposto no Regulamento (CEE) n.º 2913/92 do Conselho, de 12 de Outubro de 1992, que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário ⁽¹⁾, no Regulamento (CEE) n.º 2454/93 da Comissão, de 2 de Julho de 1993, que fixa determinadas disposições de aplicação do Regulamento (CEE) n.º 2913/92 que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário ⁽²⁾, no Regulamento (CE) n.º 562/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março de 2006, que estabelece o código comunitário relativo ao regime de passagem de pessoas nas fronteiras (Código das Fronteiras Schengen) ⁽³⁾, na legislação nacional relativa ao controlo das fronteiras no caso dos Estados-Membros que não aplicam o acervo de controlo das fronteiras de Schengen e no Regulamento (CE) n.º 450/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2008, que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário (Código Aduaneiro Modernizado) ⁽⁴⁾.
- (15) A fim de generalizar a transmissão electrónica de informações e de facilitar o transporte marítimo, os Estados-Membros deverão alargar a utilização dos meios de transmissão electrónicos de acordo com um calendário adequado, e debater, em cooperação com a Comissão, a possibilidade de harmonizar a utilização dos meios electrónicos de transmissão de dados. Para o efeito, deverão ser analisados os trabalhos do Grupo Director de Alto Nível para o sistema SafeSeaNet no que diz respeito ao roteiro SafeSeaNet, quando for adoptado, bem como as necessidades concretas de financiamento e a correspondente distribuição de meios financeiros da União para o desenvolvimento da transmissão electrónica de dados.

⁽¹⁾ JO L 302 de 19.10.1992, p. 1.

⁽²⁾ JO L 253 de 11.10.1993, p. 1.

⁽³⁾ JO L 105 de 13.4.2006, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 145 de 4.6.2008, p. 1.

- (16) É conveniente dispensar da transmissão das informações referidas nos formulários FAL os navios que operam entre portos situados no território aduaneiro da União, caso não provenham, não façam escala ou não se dirijam a um porto situado fora desse território ou a uma zona franca sujeita às modalidades de controlo de tipo I, na acepção da legislação aduaneira, sem prejuízo dos actos jurídicos aplicáveis da União e das informações que os Estados-Membros possam exigir para proteger a ordem e a segurança internas e para dar cumprimento à legislação em matéria de alfândegas, fiscalidade, imigração, ambiente ou saúde.
- (17) A dispensa de formalidades administrativas deverá ser igualmente autorizada com base na carga de um navio e não apenas com base no seu destino ou local de partida. Esta medida é necessária para garantir que sejam reduzidas ao mínimo as formalidades suplementares impostas aos navios que tenham feito escala num porto de um país terceiro ou de uma zona franca. A Comissão deverá examinar esta questão no âmbito do relatório a apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a execução da presente directiva.
- (18) Deverá ser introduzido um novo formulário temporário para harmonizar as informações exigidas pela declaração prévia de protecção prevista no Regulamento (CE) n.º 725/2004.
- (19) Os requisitos linguísticos nacionais constituem frequentemente um obstáculo ao desenvolvimento da rede de navegação costeira. Os Estados-Membros deverão enviar todos os esforços ao seu alcance para facilitar a comunicação escrita e oral no tráfego marítimo entre os Estados-Membros, em conformidade com as práticas internacionais, a fim de encontrar meios de comunicação comuns.
- (20) Deverá ser atribuída competência à Comissão para adoptar actos delegados nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia no que se refere ao Anexo da presente directiva. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, nomeadamente a nível de peritos.
- (21) Os vários actos jurídicos da União que exigem, por exemplo, formalidades de pré-notificação à entrada nos portos, como a Directiva 2009/16/CE, podem impor prazos diversos para o cumprimento destas formalidades de pré-notificação. A Comissão deverá analisar a possibilidade de encurtar e harmonizar estes prazos, tirando partido dos progressos verificados no processamento electrónico de dados, no âmbito do relatório a apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a execução da presente directiva, que deverá conter, se for caso disso, uma proposta legislativa.
- (22) No âmbito do relatório a apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a execução da presente directiva, a Comissão deverá avaliar em que medida o objectivo da presente directiva, a saber, a simplificação das formalidades administrativas exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros, deverá ser alargado a zonas do interior, nomeadamente ao transporte fluvial, tendo em vista o escoamento mais rápido e mais fluido do tráfego marítimo para o interior e uma solução duradoura para os congestionamentos dentro e em torno dos portos marítimos.
- (23) Atendendo a que os objectivos da presente directiva, em especial, a facilitação do transporte marítimo de uma forma harmonizada em toda a União, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, devido à escala e aos efeitos da acção considerada, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.
- (24) Segundo a jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia, a transposição de uma directiva não se impõe quando, por razões geográficas, não tem objecto. Por conseguinte, os requisitos previstos na presente directiva não são aplicáveis aos Estados-Membros que não tenham portos nos quais os navios abrangidos pela presente directiva possam geralmente fazer escala.
- (25) As medidas previstas pela presente directiva contribuem para a realização dos objectivos da Agenda de Lisboa.
- (26) O acesso ao SafeSeaNet e a outros sistemas electrónicos deverá ser regulado de modo a proteger as informações de carácter comercial e confidencial e deverá ter lugar sem prejuízo da legislação aplicável em matéria de protecção de dados comerciais e, no caso dos dados pessoais, da Directiva 95/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de Outubro de 1995, relativa à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados⁽¹⁾, e do Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Dezembro de 2000, relativo à protecção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados⁽²⁾. Os Estados-Membros e as instituições e órgãos da União deverão conferir especial atenção à necessidade de proteger as informações de carácter comercial e confidencial através de sistemas de controlo de acesso adequados.
- (27) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar melhor»⁽³⁾, os Estados-Membros são encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da União, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los.
- (28) Por razões de clareza, a Directiva 2002/6/CE deverá ser substituída pela presente directiva,
- ⁽¹⁾ JO L 281 de 23.11.1995, p. 31.
⁽²⁾ JO L 8 de 12.1.2001, p. 1.
⁽³⁾ JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objecto e âmbito de aplicação

1. A presente directiva tem por objecto simplificar e harmonizar os procedimentos administrativos aplicados ao transporte marítimo através da normalização da transmissão electrónica de informações e da racionalização das formalidades de declaração.
2. A presente directiva aplica-se às formalidades de declaração aplicáveis ao transporte marítimo para os navios à chegada e à partida de portos dos Estados-Membros.
3. A presente directiva não se aplica aos navios isentos de formalidades de declaração.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- a) «Formalidades de declaração», as informações previstas no anexo que, nos termos da legislação em vigor num Estado-Membro, devam ser prestadas para fins administrativos e processuais à chegada ou à partida de um navio de um porto desse Estado-Membro;
- b) «Convenção FAL», a Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, da OMI, adoptada em 9 de Abril de 1965, conforme alterada;
- c) «Formulários FAL», os formulários normalizados previstos na Convenção FAL;
- d) «Navio», qualquer navio de mar ou veículo marinho;
- e) «SafeSeaNet», o sistema de intercâmbio de informações marítimas da União definido na Directiva 2002/59/CE;
- f) «Transmissão electrónica de dados», o processo de transmissão de informações codificadas digitalmente, mediante a utilização de um formato estruturado passível de revisão que pode ser usado directamente para armazenamento e tratamento por computador.

Artigo 3.º

Harmonização e coordenação das formalidades de declaração

1. Cada Estado-Membro deve tomar medidas para assegurar que as formalidades de declaração sejam requeridas de forma harmonizada e coordenada no interior desse Estado-Membro.
2. A Comissão deve criar, em cooperação com os Estados-Membros, mecanismos para a harmonização e coordenação das formalidades de declaração em toda a União.

Artigo 4.º

Notificação prévia à entrada nos portos

Sem prejuízo de disposições específicas em matéria de notificação aplicáveis ao abrigo de actos jurídicos da União ou de instrumentos jurídicos internacionais aplicáveis ao transporte marítimo e vinculativos para os Estados-Membros, nomeadamente disposições relativas ao controlo de pessoas e de mercadorias, os Estados-Membros asseguram que o comandante, ou

outra pessoa devidamente autorizada pelo operador do navio, comunique, antes da entrada num porto situado num Estado-Membro, as informações exigidas pelas formalidades de declaração à autoridade competente designada por esse Estado-Membro:

- a) Com uma antecedência mínima de 24 horas; ou
- b) O mais tardar no momento em que o navio larga do porto anterior, se a duração da viagem for inferior a 24 horas; ou
- c) Se o porto de escala não for conhecido ou mudar durante a viagem, logo que essa informação esteja disponível.

Artigo 5.º

Transmissão electrónica de dados

1. Os Estados-Membros devem aceitar o cumprimento das formalidades de declaração em formato electrónico e a respectiva transmissão através de uma plataforma única tão rapidamente quanto possível e, no máximo, em 1 de Junho de 2015.

Esta plataforma electrónica única, em que convergem o sistema SafeSeaNet, o sistema «alfândegas electrónicas» (e-Customs) e outros sistemas electrónicos, é o local em que, nos termos da presente directiva, todas as informações são prestadas uma única vez e postas à disposição das diversas autoridades competentes e dos Estados-Membros.

2. Sem prejuízo do formato aplicável estabelecido na Convenção FAL, o formato referido no n.º 1 deve respeitar o disposto no artigo 6.º.

3. Caso devam ser cumpridas formalidades de declaração exigidas por actos jurídicos da União, e na medida necessária ao bom funcionamento da plataforma única criada nos termos do n.º 1, os sistemas electrónicos referidos no n.º 1 devem ser interoperáveis, acessíveis e compatíveis com o sistema SafeSeaNet criado pela Directiva 2002/59/CE e, se for caso disso, com os sistemas informáticos previstos na Decisão n.º 70/2008/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Janeiro de 2008, relativa a um ambiente sem papel para as alfândegas e o comércio ⁽¹⁾.

4. Sem prejuízo das disposições específicas no domínio aduaneiro e no domínio dos controlos nas fronteiras constantes do Regulamento (CEE) n.º 2913/92 e do Regulamento (CE) n.º 562/2006, os Estados-Membros consultam os operadores económicos e informam a Comissão, utilizando os métodos previstos na Decisão n.º 70/2008/CE, dos progressos realizados.

Artigo 6.º

Intercâmbio de dados

1. Os Estados-Membros asseguram que as informações recebidas de acordo com as formalidades de declaração previstas num acto jurídico da União sejam introduzidas nos respectivos sistemas SafeSeaNet nacionais e disponibilizam os elementos relevantes dessas informações aos outros Estados-Membros através do sistema SafeSeaNet. Salvo disposição de um Estado-Membro em contrário, a presente disposição não se aplica às informações recebidas nos termos do Regulamento (CEE) n.º 2913/92, do Regulamento (CEE) n.º 2454/93, do Regulamento (CE) n.º 562/2006 e do Regulamento (CE) n.º 450/2008.

⁽¹⁾ JO L 23 de 26.1.2008, p. 21.

2. Os Estados-Membros asseguram que as informações recebidas nos termos do n.º 1 sejam disponibilizadas, a pedido, às autoridades nacionais interessadas.

3. O formato digital de base a utilizar nas mensagens dos sistemas SafeSeaNet nacionais por força do n.º 1 é estabelecido em conformidade com o disposto no artigo 22.º-A da Directiva 2002/59/CE.

4. Os Estados-Membros podem prever o acesso às informações referidas no n.º 1 por intermédio de uma plataforma nacional única através de um sistema electrónico de intercâmbio de dados ou por intermédio dos sistemas SafeSeaNet nacionais.

Artigo 7.º

Informações dos formulários FAL

Os Estados-Membros aceitam os formulários FAL para o cumprimento das formalidades de declaração. Os Estados-Membros aceitam que as informações exigidas ao abrigo de um acto jurídico da União sejam fornecidas em formato de papel unicamente até 1 de Junho de 2015.

Artigo 8.º

Confidencialidade

1. Os Estados-Membros tomam, em conformidade com os actos jurídicos aplicáveis da União ou com a legislação nacional, as medidas necessárias para garantir a confidencialidade das informações comerciais e de outras informações confidenciais trocadas nos termos da presente directiva.

2. Os Estados-Membros tomam precauções especiais para proteger os dados de carácter comercial recolhidos nos termos da presente directiva. No que se refere aos dados de carácter pessoal, os Estados-Membros asseguram o respeito da Directiva 95/46/CE. As instituições e os órgãos da União asseguram o respeito do Regulamento (CE) n.º 45/2001.

Artigo 9.º

Isonções

Os Estados-Membros asseguram que os navios abrangidos pela Directiva 2002/59/CE que operam entre portos situados no território aduaneiro da União sem que provenham, tenham feito escala ou se dirijam a um porto situado fora desse território ou a uma zona franca sujeita às modalidades de controlo de tipo I, na acepção da legislação aduaneira, fiquem dispensados de transmitir as informações constantes dos formulários FAL, sem prejuízo dos actos jurídicos aplicáveis da União e da possibilidade de os Estados-Membros exigirem informações constantes dos formulários FAL referidos nos pontos 1 a 6 da Parte B do anexo da presente directiva, necessárias para proteger a ordem e a segurança internas e para dar cumprimento à legislação em matéria de alfândegas, fiscalidade, imigração, ambiente ou saúde.

Artigo 10.º

Processo de alteração

1. A Comissão pode aprovar actos delegados nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Eu-

ropeia no que se refere ao Anexo da presente directiva, a fim de assegurar que sejam tidas em conta todas as alterações relevantes aos formulários FAL introduzidas pela OMI. Estas alterações não podem ter por efeito alargar o âmbito de aplicação da presente directiva.

2. No que respeita aos actos delegados referidos no presente artigo, são aplicáveis os procedimentos previstos nos artigos 11.º, 12.º e 13.º.

Artigo 11.º

Exercício da delegação

1. O poder de aprovar os actos delegados a que se refere o artigo 10.º é conferido à Comissão por um período de cinco anos a contar de 18 de Novembro de 2010. A Comissão apresenta um relatório relativo aos poderes delegados o mais tardar seis meses antes do final do período de cinco anos. A delegação de poderes é renovada automaticamente por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a revogarem nos termos do artigo 12.º.

2. Logo que aprove um acto delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

3. O poder de aprovar actos delegados conferido à Comissão está sujeito às condições estabelecidas nos artigos 12.º e 13.º.

Artigo 12.º

Revogação da delegação

1. A delegação de poderes prevista no artigo 10.º pode ser revogada a qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho.

2. A instituição que der início a um procedimento interno para decidir se tenciona revogar a delegação de poderes procura informar a outra instituição e a Comissão num prazo razoável antes de tomar uma decisão final, indicando os poderes delegados que poderão ser objecto de revogação e os motivos da mesma.

3. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. Produz efeitos imediatamente ou numa data posterior nela fixada. A decisão de revogação não prejudica os actos delegados já em vigor. A referida decisão é publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 13.º

Objecções aos actos delegados

1. O Parlamento Europeu ou o Conselho podem formular objecções a um acto delegado no prazo de dois meses a contar da data da respectiva notificação.

Por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho, esse prazo é prorrogado por dois meses.

2. Se, no termo do prazo inicial de dois meses ou, se aplicável, do prazo prorrogado, nem o Parlamento Europeu nem o Conselho tiverem formulado objecções ao acto delegado, este é publicado no *Jornal Oficial da União Europeia* e entra em vigor na data nele prevista.

O acto delegado pode ser publicado no *Jornal Oficial da União Europeia* e entrar em vigor antes do termo do prazo inicial de dois meses ou, se aplicável, do prazo prorrogado se tanto o Parlamento Europeu como o Conselho informarem a Comissão de que não tencionam formular objecções.

3. Se o Parlamento Europeu ou o Conselho formularem objecções a um acto delegado, este não entra em vigor. A instituição que formular objecções ao acto delegado deve expor os motivos das mesmas.

Artigo 14.º

Transposição

1. Os Estados-Membros aprovam e publicam, até 19 de Maio de 2012, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva. Comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Os Estados-Membros devem aplicar essas disposições a partir de 19 de Maio de 2012.

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

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem no domínio abrangido pela presente directiva.

Artigo 15.º

Relatório

A Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 19 de Novembro de 2013, um relatório sobre a execução da presente directiva, nomeadamente, sobre:

- a) A possibilidade de alargar a simplificação introduzida pela presente directiva ao transporte por vias navegáveis interiores;
- b) A compatibilidade dos Serviços de Informação Fluvial com o sistema de transmissão electrónica de dados referido na presente directiva;
- c) Os progressos na harmonização e coordenação das formalidades de declaração realizados nos termos do artigo 3.º;
- d) A exequibilidade de evitar ou simplificar as formalidades para os navios que tenham feito escala num porto de um país terceiro ou de uma zona franca;
- e) Os dados disponíveis sobre o tráfego/movimentos de navios na União ou sobre os navios que tenham feito escala em portos de países terceiros ou em zonas francas.

O relatório é acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa.

Artigo 16.º

Revogação da Directiva 2002/6/CE

A Directiva 2002/6/CE é revogada com efeitos a partir de 19 de Maio de 2012. As remissões para a directiva revogada devem entender-se como sendo feitas para a presente directiva.

Artigo 17.º

Destinatários

Os destinatários da presente directiva são os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 20 de Outubro de 2010.

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente
J. BUZEK

Pelo Conselho
O Presidente
O. CHASTEL

ANEXO

LISTA DAS FORMALIDADES DE DECLARAÇÃO REFERIDAS NA PRESENTE DIRECTIVA**A. Formalidades de declaração resultantes de actos jurídicos da União**

Esta categoria de formalidades de declaração inclui as informações que devem ser prestadas por força das seguintes disposições:

1. Notificação para os navios à chegada e/ou à partida de portos dos Estados-Membros

Artigo 4.º da Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

2. Controlos fronteiriços de pessoas

Artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 562/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março de 2006, que estabelece o código comunitário relativo ao regime de passagem de pessoas nas fronteiras (Código das Fronteiras Schengen) (JO L 105 de 13.4.2006, p. 1).

3. Notificação de mercadorias perigosas ou poluentes transportadas a bordo

Artigo 13.º da Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios.

4. Notificação de resíduos

Artigo 6.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 (JO L 332 de 28.12.2000, p. 81).

5. Notificação de informações em matéria de segurança

Artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, relativo ao reforço da protecção dos navios e das instalações portuárias (JO L 129 de 29.4.2004, p. 6).

Enquanto não for aprovado um formulário harmonizado a nível internacional, deve ser utilizado o formulário que figura no Apêndice ao presente Anexo para a transmissão das informações exigidas pelo artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 725/2004. Esse formulário pode ser transmitido por via electrónica.

6. Declaração sumária de entrada

Artigo 36.º-A do Regulamento (CEE) n.º 2913/92 do Conselho, de 12 de Outubro de 1992, que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário (JO L 302 de 19.10.1992, p. 1), e artigo 87.º do Regulamento (CE) n.º 450/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2008, que estabelece o Código Aduaneiro Comunitário (Código Aduaneiro Modernizado) (JO L 145 de 4.6.2008, p. 1).

B. Formulários FAL e formalidades resultantes de instrumentos jurídicos internacionais

Esta categoria de formalidades de declaração inclui as informações que devem ser prestadas nos termos da Convenção FAL e de outros instrumentos jurídicos internacionais aplicáveis.

1. Formulário FAL n.º 1: Declaração geral
2. Formulário FAL n.º 2: Declaração de carga
3. Formulário FAL n.º 3: Declaração de provisões de bordo
4. Formulário FAL n.º 4: Declaração dos bens da tripulação
5. Formulário FAL n.º 5: Rol da tripulação
6. Formulário FAL n.º 6: Lista de passageiros
7. Formulário FAL n.º 7: Mercadorias perigosas
8. Declaração Marítima de Saúde

C. Legislação nacional aplicável

Os Estados-Membros podem incluir nesta categoria as informações que devem ser prestadas nos termos da respectiva legislação nacional. Essas informações devem ser transmitidas por via electrónica.

Apêndice

FORMULÁRIO PARA A TRANSMISSÃO DE INFORMAÇÕES EM MATÉRIA DE PROTECÇÃO PARA TODOS OS NAVIOS ANTES DA ENTRADA NUM PORTO DE UM ESTADO-MEMBRO DA UE

[Regra 9 do capítulo XI-2 da Convenção Internacional para a Protecção da Vida Humana no Mar de 1974 (Convenção SOLAS) e n.º 3 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 725/2004]

Dados do navio e contactos

Número OMI		Nome do navio	
Porto de registo		Estado de pavilhão	
Tipo de navio		Indicativo de chamada	
Arqueação bruta		Indicativo de chamada Inmarsat (caso exista)	
Nome e número de identificação da companhia		Nome e contactos disponíveis 24 horas por dia do oficial de protecção da companhia	
Porto de chegada		Instalação portuária de chegada (se conhecida)	

Informações sobre o porto e as instalações portuárias

Data e hora prevista de chegada do navio ao porto	
Objectivo principal da escala	

Informação exigida pela regra 9.2.1., Capítulo XI-2 da Convenção SOLAS

O navio possui um certificado internacional de protecção do navio válido (ISSC)?	SIM	ISSC		NÃO – por que razão?		Emitido por (nome da Administração ou organização de protecção reconhecida)		Validade (dd/mm/aaaa)
O navio transporta a bordo um plano de protecção aprovado?	SIM	NÃO	Qual o nível de protecção a que o navio está a operar?		Segurança Nível 1	Segurança Nível 2	Segurança Nível 3	
Localização do navio no momento da elaboração do presente relatório								

Lista das dez últimas escalas em instalações portuárias por ordem cronológica (começando pela mais recente):

N.º	Data de chegada (dd/mm/aaaa)	Data de partida (dd/mm/aaaa)	Porto	País	UN/LOCODE (se disponível)	Instalação portuária	Nível de protecção
1							NP =
2							NP =
3							NP =
4							NP =
5							NP =
6							NP =
7							NP =
8							NP =
9							NP =
10							NP =

O navio tomou alguma medida de protecção especial ou adicional, para além das contidas no plano de protecção aprovado?

Se a resposta for SIM, indicar as medidas de protecção especial ou adicional aplicadas:

SIM NÃO

N.º (como acima)	Medidas de protecção especial ou adicional tomadas pelo navio
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	

Apresentar uma lista das operações navio-navio efectuadas durante as 10 últimas escalas nas instalações portuárias acima referidas, por ordem cronológica (começando pela mais recente). Se necessário, aumentar o número de linhas do quadro ou utilizar uma folha adicional – indicar o número total de operações.

Os procedimentos de protecção do navio especificados no plano de protecção aprovado foram aplicados em todas essas operações? Se a resposta for NÃO, especificar na última coluna do quadro abaixo as medidas de protecção alternativas aplicadas.					SIM	NÃO
N.º	Data de chegada (dd/mm/aaaa)	Data de partida (dd/mm/aaaa)	Localização ou latitude e longitude	Operações navio-navio	Medidas de protecção alternativas aplicadas	
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
Descrição geral da carga a bordo do navio						
A carga do navio inclui alguma substância perigosa abrangida pelas classes 1, 2.1, 2.3, 3, 4.1, 5.1, 6.1, 6.2, 7 ou 8 do Código IMDG?				SIM	NÃO	Se a resposta for SIM, confirmar que se encontra apenas o Manifesto de Mercadorias Perigosas (ou um extracto adequado do mesmo)
Confirmar que vai junta uma cópia da Lista da Tripulação				SIM	Confirmar que vai junta uma cópia da Lista de Passageiros	
Outras informações relacionadas com a segurança						
Há alguma questão relacionada com a segurança do navio que queira comunicar?			SIM	Especificar:		NÃO
Agente do navio no porto de chegada previsto						
Nome:			Contactos (número de telefone):			
Identificação da pessoa que presta as informações						
Título ou cargo (riscar o que não interessa) Comandante/Oficial de protecção do navio/Oficial de protecção da companhia/Agente do navio (indicado acima)			Nome:		Assinatura:	
Data/Hora/Local de elaboração do relatório						

Anexo H

Diretiva 2011/15/UE da Comissão de 23 de Fevereiro de 2011 que altera a Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios

DIRETIVAS

DIRETIVA 2011/15/UE DA COMISSÃO

de 23 de Fevereiro de 2011

que altera a Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a Directiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de Junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Directiva 93/75/CEE do Conselho ⁽¹⁾, e, nomeadamente, o seu artigo 27.º,

Considerando o seguinte:

(1) A Resolução MSC.150(77) da Organização Marítima Internacional (OMI) foi revogada e substituída pela Resolução OMI MSC.286(86), com efeitos a partir de 1 de Julho de 2009. Por conseguinte, o artigo 12.º da Directiva 2002/59/CE, que remete para a Resolução da OMI revogada, deve igualmente ser actualizado em conformidade.

(2) As prescrições relativas à instalação a bordo de sistemas de identificação automática (AIS) e de sistemas de registo dos dados de viagem (VDR) devem ser actualizadas de modo a acompanharem as alterações introduzidas na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e ter em conta o desenvolvimento de VDR simplificados aprovados pela OMI. O âmbito da dispensa de instalação destes equipamentos, de que beneficiam os navios de passageiros de pequeno porte que efectuam viagens curtas, deve também ser mais bem delimitado e adaptado a tais viagens.

(3) Os poderes de intervenção dos Estados-Membros em caso de incidente no mar devem ser definidos com maior detalhe. Importa, em particular, estabelecer claramente a faculdade de instruírem as empresas de assistência, salvamento ou reboque, a fim de prevenir riscos sérios e iminentes para a sua orla costeira ou interesses conexos, ou para a segurança dos outros navios, suas tripulações e passageiros ou das pessoas em terra, e de proteger o meio marinho.

(4) As medidas previstas na presente directiva são conformes com o parecer do Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios,

ADOPTOU A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Alterações

A Directiva 2002/59/CE é alterada do seguinte modo:

1. O artigo 12.º, n.º 1, alínea b), passa a ter a seguinte redacção:

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

2. O anexo II é substituído pelo anexo I da presente directiva.

3. O anexo IV é substituído pelo anexo II da presente directiva.

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros põem em vigor, no prazo de 12 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para lhe dar cumprimento, sem prejuízo da data de transposição prevista no artigo 2.º, n.º 1, da Directiva 2009/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾ no que diz respeito aos navios de pesca. Os Estados-Membros comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições. Quando os Estados-Membros adoptarem tais disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão adoptadas pelos Estados-Membros.

⁽¹⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

⁽²⁾ JO L 131 de 28.5.2009, p. 101.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adoptarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Bruxelas, em 23 de Fevereiro de 2011.

Artigo 3.º

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

Pela Comissão

O Presidente

José Manuel BARROSO

ANEXO I

«ANEXO II

Prescrições aplicáveis aos equipamentos de bordo**I. NAVIOS DE PESCA**

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

- navios de pesca com comprimento de fora a fora igual ou superior a 24 metros mas inferior a 45 metros: até 31 de Maio de 2012,
- navios de pesca com comprimento de fora a fora igual ou superior a 18 metros mas inferior a 24 metros: até 31 de Maio de 2013,
- navios de pesca com comprimento de fora a fora superior a 15 metros mas inferior a 18 metros: até 31 de Maio de 2014,
- Os navios de pesca recém-construídos, com comprimento de fora a fora superior a 15 metros, estão sujeitos à obrigação de instalação e utilização do equipamento prevista no artigo 6.º-A a partir de 30 de Novembro de 2010.

II. NAVIOS AFECTOS AO TRÁFEGO INTERNACIONAL

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

III. NAVIOS NÃO AFECTOS AO TRÁFEGO INTERNACIONAL**1. Sistemas de identificação automática (AIS)**

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

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

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

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

- a) Os Estados-Membros podem dispensar das prescrições do presente anexo relativas aos AIS os navios de passageiros de comprimento inferior a 15 metros ou de arqueação bruta inferior a 300, não afectos ao tráfego internacional.
- b) Exceptuando os navios de passageiros, os Estados-Membros podem dispensar das prescrições do presente anexo relativas aos AIS os navios de arqueação bruta igual ou superior a 300 mas inferior a 500 que naveguem exclusivamente nas suas águas interiores e fora das rotas habituais dos navios equipados com AIS.

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

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

- a) Os navios de passageiros que efectuem viagens exclusivamente em zonas marítimas que não são da classe A, conforme definida no artigo 4.º da Directiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁾, podem ser dispensados de instalar um VDR;
- b) Os navios construídos antes de 1 de Julho de 2002, excepto os navios ro-ro de passageiros, podem ser dispensados de instalar um VDR se se demonstrar que é desaconselhável ou impraticável a interacção do VDR com o equipamento existente;
- c) Os navios de carga construídos antes de 1 de Julho de 2002, afectos ao tráfego internacional ou não internacional, podem ser dispensados de instalar um S-VDR caso esteja prevista a sua retirada definitiva de serviço no prazo de dois anos a contar da data de aplicação especificada no capítulo V da SOLAS.

⁽¹⁾ JO L 163 de 25.6.2009, p. 1.»

ANEXO II

«ANEXO IV

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

(em aplicação do artigo 19.º, n.º 1)

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

- a) Restringir os movimentos do navio ou impor-lhe um itinerário. Esta exigência não afecta a responsabilidade do comandante pelo governo seguro do seu navio;
- b) Notificar o comandante do navio para que elimine o risco para o ambiente ou a segurança marítima;
- c) Enviar a bordo uma equipa de avaliação com a missão de determinar o grau de risco, assistir o comandante na correcção da situação e manter informado o centro costeiro competente;
- d) Intimar o comandante a seguir para um local de refúgio, em caso de perigo iminente, ou impor a pilotagem ou o reboque do navio.

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

Anexo I

Diretiva 2014/100/UE da Comissão de 28 de outubro de 2014 que altera a Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios.

DIRETIVAS

DIRETIVA 2014/100/UE DA COMISSÃO

de 28 de outubro de 2014

que altera a Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 27.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) Pode promover-se a competitividade do transporte marítimo europeu explorando mais eficientemente os recursos e fazendo melhor uso dos sistemas de informação eletrónicos.
- (2) No interesse de maximizar a eficiência e evitar a duplicação de esforços, é necessário privilegiar as plataformas nacionais e da União e as soluções técnicas existentes, bem como a normalização, aproveitando igualmente os investimentos já realizados.
- (3) O SafeSeaNet, o sistema de intercâmbio de informações marítimas da União, estabelecido pela Diretiva 2002/59/CE, além de melhorar a segurança marítima, a segurança portuária e do transporte marítimo, a proteção do ambiente e a preparação para intervenção em caso de poluição, possibilita o intercâmbio de informações suplementares, em conformidade com a legislação da União, com a finalidade de promover a eficiência do tráfego e do transporte marítimos.
- (4) Para possibilitar economias nos custos, obviar à criação de múltiplos grupos diretores e tirar partido da experiência do Grupo Diretor de Alto Nível, os princípios de gestão e as funções deste grupo deverão ser ajustados de modo a contemplarem outros domínios abrangidos pela diretiva.
- (5) A Diretiva 2002/59/CE prevê que os Estados-Membros e a Comissão cooperem no desenvolvimento e atualização do sistema de intercâmbio de informações marítimas da União, à luz da experiência de utilização e do potencial e funções do sistema, com vista ao seu reforço, tendo em conta a evolução das tecnologias da informação e das comunicações.
- (6) Ganhou-se experiência e avançou-se no plano técnico, em especial no desenvolvimento de um sistema interoperável de intercâmbio de dados que pode combinar informações do SafeSeaNet com informações dos outros sistemas de acompanhamento e localização da União [CleanSeaNet, Centro Europeu de Dados LRIT (o centro de dados europeu do sistema de identificação e localização de navios de longo alcance) e Thetis] e também de sistemas externos (e.g. AIS por satélite), possibilitando assim uma maior integração dos serviços marítimos. Foram lançadas várias iniciativas no domínio do AIS por satélite, inclusive por Estados-Membros, que confirmam os benefícios operacionais do acesso a dados SAT-AIS.
- (7) Os sistemas e aplicações operados pela Agência Europeia da Segurança Marítima têm capacidade para fornecer às autoridades dos Estados-Membros e aos organismos da União informações exaustivas sobre, por exemplo, a posição dos navios, a carga perigosa, a poluição, etc., bem como serviços de apoio em áreas como a guarda costeira, o combate à pirataria e a estatística, em função dos direitos de acesso atribuídos de acordo com o documento de controlo da interface e das funcionalidades (DCIF) estabelecido e mantido conforme previsto no artigo 22.º-A e no anexo III da diretiva.

⁽¹⁾ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

- (8) A gestão e o aperfeiçoamento tecnológico do sistema são regularmente discutidos com os Estados-Membros no âmbito do Grupo Diretor de Alto Nível (GDAN) do SafeSeaNet, instituído pela Decisão 2009/584/CE da Comissão ⁽¹⁾. As melhorias efetuadas na integração técnica dos vários sistemas e aplicações são também discutidas pelo GDAN. Estes avanços e o ensaio do ambiente integrado de dados marítimos pela AESM produziram sinergias e melhoraram as características e os serviços dos sistemas.
- (9) Convém, portanto, adaptar o anexo III da Diretiva 2002/59/CE para que reflita estes avanços técnicos resultantes da experiência adquirida com o SafeSeaNet.
- (10) O referido anexo III, que abrange o sistema de intercâmbio de informações marítimas da União e remete para outra legislação pertinente da União, deverá ser aclarado, especificando os atos da União em cujo contexto o SafeSeaNet é atualmente utilizado, designadamente a Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾, a Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾, a Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾ e a Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁵⁾. No que diz respeito a estes atos, o SafeSeaNet pode facilitar o intercâmbio e a partilha de informações e a utilização do próprio sistema, do sistema de informação integrado e de uma plataforma que assegure a convergência e a interoperabilidade dos sistemas e aplicações marítimos, incluindo as tecnologias espaciais.
- (11) A evolução refletida na presente diretiva pode também desempenhar um papel central no desenvolvimento de um ambiente comum de partilha da informação (CISE) no domínio marítimo, um processo voluntário de colaboração na União Europeia que procura reforçar e promover a partilha de informações pertinentes entre as autoridades envolvidas na vigilância marítima.
- (12) As medidas previstas na presente diretiva estão em conformidade com o parecer do Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS),

ADOTOU A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

O anexo III da Diretiva 2002/59/CE é substituído pelo anexo da presente diretiva.

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor, até 18 de novembro de 2015, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência na publicação oficial. As modalidades da referência são estabelecidas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 3.º

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

⁽¹⁾ Decisão 2009/584/CE da Comissão, de 31 de julho de 2009, que institui o grupo diretor de alto nível para o sistema SafeSeaNet (JO L 201 de 1.8.2009, p. 63).

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

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

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

⁽⁵⁾ Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Outubro de 2010, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros e que revoga a Diretiva 2002/6/CE (JO L 283 de 29.10.2010, p. 1).

Artigo 4.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 28 de outubro de 2014.

Pela Comissão

O Presidente

José Manuel BARROSO

ANEXO

«ANEXO III

MENSAGENS ELETRÓNICAS E SISTEMA DE INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES MARÍTIMAS DA UNIÃO (SAFESEANET)**1. Conceção geral e arquitetura**

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

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

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

2. Gestão, funcionamento, desenvolvimento e manutenção**2.1. Responsabilidades****2.1.1. Sistemas SafeSeaNet nacionais**

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

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

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

2.1.2. Sistema SafeSeaNet central

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

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

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

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

2.2. *Princípios de gestão*

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

- fazer recomendações para melhorar a eficácia e a segurança do sistema,
- formular orientações adequadas para o desenvolvimento do sistema,
- assistir a Comissão na verificação do desempenho do sistema,
- formular orientações adequadas para o desenvolvimento da plataforma interoperável de intercâmbio de dados, que combinará as informações do SafeSeaNet com as dos outros sistemas de informação referidos no ponto 3,
- aprovar o documento de controlo da interface e das funcionalidades a que se refere o ponto 2.3 e as suas alterações,
- adotar orientações para a recolha e distribuição através do SafeSeaNet de informações relativas às autoridades competentes designadas pelos Estados-Membros para exercerem funções no âmbito da presente diretiva,
- ser o interlocutor para outros fóruns relevantes, em especial o grupo para a simplificação administrativa marítima e os serviços de informação eletrónicos.

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

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

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

O DCIF incluirá regras para:

- as orientações sobre os direitos de acesso para a gestão da qualidade dos dados,
- a integração dos dados, conforme previsto no ponto 3, e a sua distribuição por meio do sistema SafeSeaNet,
- os procedimentos operacionais da Agência e dos Estados-Membros para definição dos mecanismos de controlo da qualidade dos dados do SafeSeaNet,
- as especificações de segurança da transmissão e intercâmbio de dados,
- o arquivamento das informações ao nível nacional e central.

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

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

3. **Intercâmbio e partilha de dados**

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

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

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

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

- Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2000, relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga ⁽²⁾, no âmbito do seu artigo 12.º, n.º 3,
- Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa à poluição por navios e à introdução de sanções, incluindo sanções penais, por crimes de poluição ⁽³⁾, no âmbito do seu artigo 10.º,
- Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto ⁽⁴⁾, no âmbito do seu artigo 24.º,
- Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros, na medida em que se aplique o seu artigo 6.º.

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

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

4. Segurança e direitos de acesso

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

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

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

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

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

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