

# PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

---

*Documento de sessão*

**A6-0334/2008**

8.9.2008

**\*\*\*II**

## **RECOMENDAÇÃO PARA SEGUNDA LEITURA**

referente à posição comum adoptada pelo Conselho tendo em vista a adopção da directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios (5719/3/2008 – C6-0225/2008 – 2005/0239(COD))

Comissão dos Transportes e do Turismo

Relator: Dirk Sterckx

### ***Legenda dos símbolos utilizados***

- \* Processo de consulta  
*Maioria dos votos expressos*
- \*\*I Processo de cooperação (primeira leitura)  
*Maioria dos votos expressos*
- \*\*II Processo de cooperação (segunda leitura)  
*Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum*  
*Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar ou alterar a posição comum*
- \*\*\* Parecer favorável  
*Maioria dos membros que compõem o Parlamento, excepto nos casos visados nos artigos 105.º, 107.º, 161.º e 300.º do Tratado CE e no artigo 7.º do Tratado UE*
- \*\*\*I Processo de co-decisão (primeira leitura)  
*Maioria dos votos expressos*
- \*\*\*II Processo de co-decisão (segunda leitura)  
*Maioria dos votos expressos para aprovar a posição comum*  
*Maioria dos membros que compõem o Parlamento para rejeitar ou alterar a posição comum*
- \*\*\*III Processo de co-decisão (terceira leitura)  
*Maioria dos votos expressos para aprovar o projecto comum*

(O processo indicado tem por fundamento a base jurídica proposta pela Comissão)

### ***Alterações a textos legais***

Nas alterações do Parlamento, as diferenças são assinaladas simultaneamente a ***negrito e em itálico***. Nos actos modificativos, as partes transcritas de uma disposição existente que o Parlamento pretende alterar, sem que a Comissão o tenha feito, são assinaladas a negrito. As eventuais supressões respeitantes a esses excertos são evidenciadas do seguinte modo: [...]. A utilização de *itálico sem negrito* constitui uma indicação destinada aos serviços técnicos e tem por objectivo assinalar elementos do texto legal que se propõe sejam corrigidos, tendo em vista a elaboração do texto final (por exemplo, elementos manifestamente errados ou lacunas numa dada versão linguística). Estas sugestões de correcção ficam subordinadas ao aval dos serviços técnicos visados.

## ÍNDICE

	<b>Página</b>
PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU.....	5
EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS.....	55
PROCESSO .....	60



## PROJECTO DE RESOLUÇÃO LEGISLATIVA DO PARLAMENTO EUROPEU

sobre a posição comum adoptada pelo Conselho tendo em vista a adopção da directiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Directiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios

(5719/3/2008 – C6-0225/2008 – 2005/0239(COD))

(Processo de co-decisão: segunda leitura)

*O Parlamento Europeu,*

- Tendo em conta a posição comum do Conselho (5719/3/2008 – C6-0225/2008),
  - Tendo em conta a sua posição em primeira leitura<sup>1</sup> sobre a proposta da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho (COM(2005)0589),
  - Tendo em conta as alterações à proposta da Comissão (COM(2008)0310), relativa à posição comum do Conselho,
  - Tendo em conta o n.º 2 do artigo 251.º do Tratado CE,
  - Tendo em conta o artigo 62.º do seu Regimento,
  - Tendo em conta a recomendação para segunda leitura da Comissão dos Transportes e do Turismo (A6-0334/2008),
1. Aprova a posição comum com as alterações nela introduzidas;
  2. Encarrega o seu Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho e à Comissão.

---

<sup>1</sup> Textos Aprovados de 25.4.2008, P6\_TA(2007)0146.

## Alteração 1

### Posição comum do Conselho – acto modificativo Considerando 6

#### *Posição comum do Conselho*

(6) Os equipamentos de identificação automática dos 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. Face ao número importante de abalroamentos 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 equipamento de segurança como o AIS.

#### *Alterações*

(6) Os equipamentos de identificação automática dos 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. Face ao número importante de abalroamentos 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 equipamento 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 informações AIS transmitidas 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 informações AIS para publicação na Internet ou noutra local de levar a cabo tais práticas. Além disso, a disponibilidade de informações AIS sobre os itinerários e as cargas dos navios não deve pôr em causa a concorrência leal***

*entre os intervenientes do sector naval.*

*Justificação*

*Alteração 1 da primeira leitura do PE. O texto explica-se por si só.*

**Alteração 2**

**Posição comum do Conselho – acto modificativo**  
**Considerando 8**

*Posição comum do Conselho*

*(8) É conveniente estudar as sinergias possíveis entre o AIS e os sistemas de posicionamento e comunicação utilizados no âmbito da política comum da pesca, como o sistema de localização dos navios por satélite. Para este fim, a Comissão, em cooperação com os Estados-Membros, deverá estudar a viabilidade da integração do AIS com os sistemas de posicionamento e comunicação utilizados no âmbito da política comum das pescas e definir as respectivas modalidades. O estudo de uma integração destes sistemas deverá ter em conta as necessidades e exigências do controlo das frotas de pesca, nomeadamente em matéria de segurança e confidencialidade dos dados transmitidos.*

*Alterações*

*(8) Conclui-se claramente de estudos levados a cabo por conta da Comissão que não é útil nem viável incorporar o AIS nos sistemas de posicionamento e comunicação utilizados no âmbito da política comum das pescas.*

*Justificação*

*Convém actualizar o considerando 8. A Agência Europeia de Segurança Marítima já realizou estudos sobre a incorporação do AIS e da "caixa azul" no âmbito da política comum das pescas ("Study into synergies between AIS and the positioning and communication system used in the context of the common fisheries policy" (VMS)). O estudo conclui que as vantagens que decorreriam da incorporação de ambos os sistemas são claramente anuladas pelas desvantagens (em termos de custos, quantidade de tempo necessário para desenvolver um sistema integrado, incerteza quanto aos resultados, etc.).*

### Alteração 3

#### Posição comum do Conselho – acto modificativo Considerando 8-A (novo)

*Posição comum do Conselho*

*Alterações*

***(8-A) Nos termos da Directiva 2002/59/CE, qualquer Estado-Membro que o solicite pode obter informações de outro Estado-Membro acerca de um navio determinado e da carga perigosa ou poluente que transporte. Convém clarificar que tal não pode implicar pedidos sistemáticos de um Estado-Membro a outro, mas sim que esta informação só pode ser solicitada por razões de segurança marítima, protecção do transporte marítimo ou protecção do ambiente marinho.***

*Justificação*

*O relator dividiu a alteração 64 da primeira leitura do PE num considerando e num artigo (ver alteração 28).*

### Alteração 4

#### Posição comum do Conselho – acto modificativo Considerando 10

*Posição comum do Conselho*

*Alterações*

(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

(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 intervenção 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.

grave de poluição, convém que informe do facto os comandantes dos navios presentes na sua zona de intervenção 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. ***Em conformidade com a Convenção SOLAS 74, Capítulo II-1, Parte A-1, Regra 3.1, os Estados-Membros são responsáveis por que os navios que arvoreem o seu pavilhão sejam desenhados, construídos e mantidos cumprindo as prescrições sobre aspectos estruturais, mecânicos e eléctricos estabelecidos por sociedades de classificação reconhecidas pelas administrações. Por conseguinte, os Estados-Membros deveriam estabelecer requisitos para a navegação em águas geladas em consonância com os das organizações reconhecidas em conformidade com a Directiva 94/57/CE, de 22 de Novembro de 1994, relativa a regras comuns para as organizações de vistoria e inspecção dos navios e para as actividades relevantes das administrações marítimas<sup>1</sup> ou de normas nacionais equivalentes. Os Estados-Membros devem ter a possibilidade de verificar que a documentação exigida a bordo prova que o navio cumpre os requisitos de resistência e potência correspondentes à situação do gelo na zona em questão.***

---

<sup>1</sup> JO L 319 de 12.12.1994, p. 20.

#### *Justificação*

*Alteração 4 da primeira leitura do PE (versão adaptada). Visa evitar a incompatibilidade entre as diversas disposições relativas às categorias de gelo.*

## Alteração 5

### Posição comum do Conselho – acto modificativo Considerando 11

#### *Posição comum do Conselho*

(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 (a seguir designada "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 **quando a segurança da vida não está em perigo**, mais do que a navios em perigo, essa directiva deverá ser alterada em conformidade.

#### *Alterações*

(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 (a seguir designada "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. ***Esta Directiva não prejudica as normas aplicáveis às operações de resgate como as contempladas na Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos, quando está em jogo a segurança de vidas humanas. Por conseguinte, esta Convenção continua a ser plenamente aplicável.***

#### *Justificação*

*Baseando-se nas orientações da OMI relativas aos lugares de refúgio para os navios que necessitam de assistência, o Conselho deseja substituir na presente Directiva o conceito de "navio em perigo" pelo de "navio necessitado de assistência". O relator pode concordar, mas gostaria clarificar o vínculo à Convenção SAR. A formulação actual do Conselho dá a entender que o resgate de vidas humanas não se reveste de grande importância. Ora, as orientações da OMI pretendem deixar claro que o resgate das vidas humanas é primordial, mas que as normas da Convenção SAR (1979) são aplicáveis neste contexto.*

## Alteração 6

### Posição comum do Conselho – acto modificativo Considerando 13-A (novo)

*Posição comum do Conselho*

*Alterações*

***(13-A) Para obter a total cooperação e confiança dos comandantes e das tripulações, os comandantes e as tripulações de um navio necessitado de assistência devem poder contar com um tratamento correcto e imparcial por parte das autoridades competentes do Estado-Membro que deve acolher o navio. Para o efeito, é desejável que os Estados-Membros, em conformidade com a respectiva legislação nacional, apliquem as directrizes da OMI em matéria de tratamento adequado das tripulações em caso de acidente marítimo.***

*Justificação*

*Alteração 10 da primeira leitura do PE (versão ligeiramente adaptada). A tendência crescente para tratar as tripulações dos navios como criminosos não favorece a segurança marítima. Com receio de serem detidos, os comandantes adiam frequentemente a decisão de pedir ajuda. Nalguns casos, tentam dirigir-se rapidamente para as águas de um Estado costeiro "mais brando", podendo assim agravar os danos no navio e aumentar o risco de catástrofe. As directrizes recentemente adoptadas pela OMI representam um passo na direcção certa.*

## Alteração 7

### Posição comum do Conselho – acto modificativo Considerando 14

*Posição comum do Conselho*

*Alterações*

(14) Quando um navio precisa de assistência, pode ser necessário tomar uma decisão quanto ao acolhimento desse navio num local de refúgio. Para tal, é conveniente que ***a autoridade em causa*** proceda a uma avaliação prévia da situação, com base nas informações constantes do plano pertinente para o

(14) 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 verifique uma situação de perigo no mar, ou seja uma situação susceptível de resultar num naufrágio ou de representar***

acolhimento de navios num "local de refúgio".

*um perigo para o ambiente ou a navegação. Em qualquer caso, tem de ser possível recorrer a uma autoridade independente em cada Estado-Membro ou região, conforme a estrutura interna de um Estado-Membro, que disponha das competências e da especialização necessárias para tomar todas as decisões que se impõem para prestar assistência à embarcação em perigo, a fim de proteger vidas humanas e o ambiente e reduzir os danos económicos. É desejável que a autoridade competente tenha um carácter permanente. Em particular, esta autoridade deve poder tomar de forma autónoma uma decisão quanto ao acolhimento de um navio em perigo num local de refúgio.* Para tal, é conveniente que *a mesma* proceda a uma avaliação prévia da situação, com base nas informações constantes do plano pertinente para o acolhimento de navios num "local de refúgio".

#### *Justificação*

*Alteração 5 da primeira leitura do PE (versão ligeiramente adaptada). Com esta alteração fica claro quem é a autoridade competente para o acolhimento de um navio que precise de assistência.*

### **Alteração 8**

#### **Posição comum do Conselho – acto modificativo Considerando 15**

##### *Posição comum do Conselho*

(15) 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

##### *Alterações*

(15) 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 numa avaliação e em informações adequadas à disposição da autoridade competente.

decisão rápida, com base numa avaliação *marítima específica ao tratamento de situações de que possam resultar consequências bastante nefastas*, e em informações adequadas à disposição da autoridade competente.

#### *Justificação*

*Alteração 6 da primeira leitura do PE.*

### **Alteração 9**

#### **Posição comum do Conselho – acto modificativo Considerando 17-B (novo)**

*Posição comum do Conselho*

*Alterações*

***(17-B) A inexistência de garantias financeiras ou de seguros não dispensa um Estado-Membro da obrigação de prestar assistência a um navio em perigo e de o acolher num local de refúgio, se tal puder limitar os riscos para a tripulação e o ambiente. No entanto, as autoridades competentes podem verificar se o navio está coberto por um seguro ou outra garantia financeira que permita uma indemnização adequada das despesas e danos ligados ao seu acolhimento num local de refúgio. Contudo, o pedido destas informações não pode atrasar a operação de salvamento.***

#### *Justificação*

*Alteração 8 da primeira leitura do EP. O Conselho não contemplou nem a alteração do PE nem as propostas da Comissão relacionadas com as garantias financeiras. Por isso o relator volta a apresentar esta alteração. O relator pretende sublinhar que o facto de não existir um seguro, por si só, não dispensa o Estado-Membro da sua obrigação de acolher um navio em perigo. Se um navio não coberto por seguro se encontrar em perigo ao largo da costa europeia e existir o risco de provocar uma catástrofe, deve ser acolhido nas mesmas condições que qualquer outro navio.*

## Alteração 10

### Posição comum do Conselho – acto modificativo Considerando 17-C (novo)

*Posição comum do Conselho*

*Alterações*

***(17-C) Os portos que acolham um navio em perigo devem poder contar com uma rápida indemnização pelos custos e eventuais danos ocasionados pela operação. Para o efeito, é importante aplicar, paralelamente às disposições da Directiva 2007/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., [relativa à responsabilidade civil e às garantias financeiras dos proprietários de navios] e à regulamentação dos Fundos Internacionais de Compensação para a Poluição por Hidrocarbonetos, também a Convenção Internacional de 1996 sobre a Responsabilidade e a Indemnização de Danos ligados ao Transporte por Mar de Substâncias Nocivas e Potencialmente Perigosas (Convenção HNS) e a Convenção Internacional de 2001 sobre a Responsabilidade Civil pelos Danos Resultantes da Poluição Causada por Bancas (Convenção Bancas) e a Convenção de 2007 sobre a Remoção dos Destroços de Navios. Os Estados-Membros devem ratificar essas convenções com a maior brevidade possível. Em casos excepcionais, os Estados-Membros garantem o reembolso dos custos e dos danos económicos sofridos por um porto como consequência do acolhimento de um navio em perigo, especialmente se esses custos e danos económicos não estiverem cobertos pelas garantias financeiras dos proprietários de navios e por outros mecanismos de indemnização existentes.***

*Justificação*

*Em caso de acolhimento de um navio em perigo, a Convenção HNS (de 1996, ratificada apenas por três Estados-Membros), a Convenção sobre a Responsabilidade Civil pelos*

*Danos Resultantes da Poluição Causada por Bancas (ratificada por 12 Estados-Membros), os Fundos Internacionais de Compensação para a Poluição por Hidrocarbonetos e a recém adoptada Convenção sobre a Remoção dos Destroços de Navios podem garantir a compensação parcial dos danos sofridos por um porto. Mesmo quando todas estas convenções forem aplicadas, algumas perdas económicas (como a ocupação de um cais ou as limitações de acesso ao porto) não serão cobertas. Nestes casos, o Estado-Membro em causa deve participar (provisoriamente) na indemnização das vítimas, podendo posteriormente ser reembolsado pelos responsáveis.*

## **Alteração 11**

### **Posição comum do Conselho – acto modificativo Considerando 19**

<i>Posição comum do Conselho</i>	<i>Alterações</i>
(19) 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.	(19) 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. <b><i>É importante assegurar que o SafeSeaNet não implique um aumento dos encargos administrativos ou financeiros para o sector, que haja uma harmonização com as normas internacionais e que se tenha em conta a confidencialidade em relação a eventuais implicações comerciais.</i></b>

#### *Justificação*

*Alteração 12 da primeira leitura do PE. A rede SafeSeaNet representa um importante progresso, mas é essencial assegurar a confidencialidade comercial e a conformidade com as normas internacionais, bem como evitar encargos excessivos para o sector.*

## Alteração 12

### Posição comum do Conselho – acto modificativo Considerando 20

#### *Posição comum do Conselho*

(20) 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.*

#### *Alterações*

(20) Os progressos realizados no domínio das novas tecnologias e, nomeadamente, das suas aplicações espaciais, como os dispositivos de acompanhamento dos navios por *satélites*, os sistemas de imagiologia ou ainda o sistema *Galileu*, permitem hoje alargar a vigilância do tráfego marítimo para o largo. *Por outro lado, a OMI modificou a Convenção SOLAS relativa à segurança marítima e à protecção do ambiente marinho com o objectivo de desenvolver sistemas globais de identificação e seguimento de longo alcance (LRIT). De acordo com a estrutura aprovada pela OMI, que prevê a possibilidade de criar centros regionais de dados LRIT, e tendo em conta a experiência adquirida com o projecto SafeSeaNet, deve ser criado um Centro Europeu de Dados LRIT para a recolha e gestão da informação LRIT. Para ter acesso aos dados LRIT, os Estados-Membros devem ter uma ligação ao Centro Europeu de Dados LRIT.*

#### *Justificação*

*Alteração 13 do PE em primeira leitura.*

## Alteração 13

### Posição comum do Conselho – acto modificativo Considerando 20-A (novo)

#### *Posição comum do Conselho*

#### *Alterações*

*(20-A) A fim de permitir uma redução dos custos e evitar a instalação desnecessária de equipamentos a bordo dos navios que navegam em zonas marítimas cobertas*



*pelas estações de controlo AIS, os dados do AIS deveriam ser integrados no sistema LRIT. Para esse efeito, os Estados-Membros e a Comissão devem adoptar as iniciativas adequadas, em particular, no âmbito da OMI.*

#### *Justificação*

*Esta alteração está relacionada com a alteração 14 da primeira leitura do PE, mas tem em maior linha de conta a situação real. Não faz sentido impor um sistema LRIT aos navios que navegam em zonas plenamente cobertas pelo AIS.*

#### **Alteração 14**

##### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

##### **Considerando 22-A (novo)**

*Posição comum do Conselho*

*Alterações*

*(22-A) As informações recolhidas ao abrigo da presente directiva só podem ser divulgadas e utilizadas como meio para evitar situações que ameacem a segurança das pessoas no mar e a protecção do ambiente marinho. Por conseguinte, é desejável que a Comissão examine o modo como se pode fazer face aos eventuais problemas no domínio da segurança das redes e da informação.*

#### *Justificação*

*Alteração 15 do PE em primeira leitura (modificada). As disposições relativas ao AIS e à SafeSeaNet suscita numerosas interrogações no tocante às questões de confidencialidade, dado o receio existente de que as informações transmitidas através dessas redes não estejam suficientemente protegidas contra abusos comerciais e espionagem.*

## Alteração 15

### Posição comum do Conselho – acto modificativo Considerando 25-B (novo)

*Posição comum do Conselho*

*Alterações*

***(25-B) 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. Em particular, a Comissão deveria ter poderes para alterar os Anexos I, III e IV à luz da experiência adquirida, estabelecer requisitos em matéria de instalação de equipamento LRIT a bordo dos navios que navegam nas zonas cobertas por estações fixas do AIS dos Estados-Membros e estabelecer a política e os princípios gerais que regem o acesso à informação no Centro Europeu de Dados LRIT, assim como para modificar definições, referências ou os anexos, a fim de os adaptar ao Direito Comunitário ou Internacional. Dado que estas medidas são de alcance geral e têm por objecto alterar elementos não essenciais da directiva, devem ser adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.***

*Justificação*

*Alteração 57 do PE em primeira leitura; referência ao novo procedimento de regulamentação com controlo.*

## Alteração 16

### Posição comum do Conselho – acto modificativo Considerando 28

<i>Posição comum do Conselho</i>	<i>Alterações</i>
<b><i>(28) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional "Legislar melhor", 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.</i></b>	<b><i>Suprimido</i></b>

#### *Justificação*

*Conforme proposto inicialmente pela Comissão, os Estados-Membros deviam ser obrigados a estabelecer quadros de concordância indicando com exactidão através de que disposições cada uma das exigências estabelecidas na directiva é transposta para a legislação nacional. Esses quadros afiguram-se necessários para permitir à Comissão verificar de forma aprofundada se a directiva é correctamente transposta e aplicada pelos Estados-Membros.*

## Alteração 17

### Posição comum do Conselho – acto modificativo Artigo 1 – ponto -1 (novo) Directiva 2002/59/CE Título

<i>Posição comum do Conselho</i>	<i>Alteração</i>
	<b><i>-1) O título passa a ter a seguinte redacção: "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, bem como de um regime de responsabilidade civil e de garantia financeira dos proprietários de navios, e que revoga a Directiva 93/75/CEE do Conselho."</i></b>

## *Justificação*

*As propostas da Comissão relativas ao sistema comunitário de acompanhamento do tráfego de navios e à responsabilidade civil dos proprietários de navios são dois elementos do "Terceiro Pacote de Segurança Marítima", constituindo um conjunto de propostas ligadas entre si.*

*Em conformidade com o n.º 2 do artigo 62.º do Regimento do Parlamento, a presente alteração destina-se a ter em conta, nomeadamente, uma nova situação jurídica surgida depois da primeira leitura, no caso vertente: o acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias em 24 de Junho de 2008 no Processo C-188/07.*

### **Alteração 18**

#### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

##### **Artigo 1 – ponto -2 (novo)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 1 – n.º 1

#### *Posição comum do Conselho*

#### *Alterações*

***-2) O artigo 1.º passa ter a seguinte redacção:***

***"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, a segurança portuária e marítima, 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."***

## *Justificação*

*Alteração 16 do PE em primeira leitura.*

## **Alteração 19**

### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

#### **Artigo 1 – ponto -3 (novo)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 1 – parágrafo 1-A (novo)

*Posição comum do Conselho*

*Alteração*

**-3) Após o primeiro parágrafo do artigo 1.º, é aditado o seguinte parágrafo:**

***"A presente directiva estabelece igualmente normas aplicáveis a determinados aspectos das obrigações dos operadores da cadeia de transporte marítimo em matéria de responsabilidade civil e cria uma protecção financeira adaptada aos marítimos em caso de abandono."***

#### *Justificação*

*As propostas da Comissão relativas ao sistema comunitário de acompanhamento do tráfego de navios e à responsabilidade civil dos proprietários de navios são dois elementos do "Terceiro Pacote de Segurança Marítima", constituindo um conjunto de propostas ligadas entre si.*

*Em conformidade com o n.º 2 do artigo 62.º do Regimento do Parlamento, a presente alteração destina-se a ter em conta, nomeadamente, uma nova situação jurídica surgida depois da primeira leitura, no caso vertente: o acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias em 24 de Junho de 2008 no Processo C-188/07.*

## **Alteração 20**

### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

#### **Artigo 1 – ponto -1-A (novo)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 2 – n.º 1

*Posição comum do Conselho*

*Alteração*

**-1-A) O n.º 1 do artigo 2.º passa a ter a seguinte redacção:**

***"1. A presente directiva aplica-se:***

***- Aos navios de arqueação bruta igual ou superior a 300, salvo disposição em***

*contrário; e*

*- Às zonas marítimas sob jurisdição dos Estados-Membros, nos termos do direito internacional."*

*Justificação*

*As propostas da Comissão relativas ao sistema comunitário de acompanhamento do tráfego de navios e à responsabilidade civil dos proprietários de navios são dois elementos do "Terceiro Pacote de Segurança Marítima", constituindo um conjunto de propostas ligadas entre si.*

*Em conformidade com o n.º 2 do artigo 62.º do Regimento do Parlamento, a presente alteração destina-se a ter em conta, nomeadamente, uma nova situação jurídica surgida depois da primeira leitura, no caso vertente: o acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias em 24 de Junho de 2008 no Processo C-188/07.*

**Alteração 21**

**Posição comum do Conselho – acto modificativo**

**Artigo – ponto 1-A (novo)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 2 – n.º 2 – alínea c)

*Posição comum do Conselho*

*Alterações*

*1-A) No n.º 2 do artigo 2.º, a alínea c) passa a ter a seguinte redacção:*

*"c) provisões de bordo e equipamentos do navio."*

*Justificação*

*Alteração 62 do PE em primeira leitura. Os paióis de combustível de menos de 5000 toneladas também devem ser incluídos no âmbito de aplicação da presente directiva.*

**Alteração 22**

**Posição comum do Conselho – acto modificativo**

**Artigo 1 – ponto 2 – alínea a) – subalínea i-A) (novo)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 3 – alínea a) – travessão (novo)

***i-A) Na alínea a) do artigo 3.º, é aditado o seguinte travessão:***

***"- "Convenção de 1996", o texto recapitulativo da Convenção de 1976 sobre a Limitação da Responsabilidade em Sinistros Marítimos, aprovada pela Organização Marítima Internacional, com a redacção que lhe foi dada pelo Protocolo de 1996,"***

*Justificação*

*As propostas da Comissão relativas ao sistema comunitário de acompanhamento do tráfego de navios e à responsabilidade civil dos proprietários de navios são dois elementos do "Terceiro Pacote de Segurança Marítima", constituindo um conjunto de propostas ligadas entre si.*

*Em conformidade com o n.º 2 do artigo 62.º do Regimento do Parlamento, a presente alteração destina-se a ter em conta, nomeadamente, uma nova situação jurídica surgida depois da primeira leitura, no caso vertente: Tendo em conta o acórdão do Tribunal de Justiça de 24 de Junho de 2008 no Processo C-188/07.*

**Alteração 23**

**Posição comum do Conselho – acto modificativo**

**Artigo 1 – ponto 2 – alínea a) – subalínea i-B) (novo)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 3 – alínea a) – travessão (novo)

***i-B) Na alínea a) do artigo 3.º, é aditado o seguinte travessão:***

***"- "Resolução A.930(22) da OMI", a Resolução da Assembleia da Organização Marítima Internacional e do Conselho de Administração da Organização Internacional do Trabalho intitulada "Directivas para a prestação de uma garantia financeira em caso de abandono de marítimos","***

## *Justificação*

*As propostas da Comissão relativas ao sistema comunitário de acompanhamento do tráfego de navios e à responsabilidade civil dos proprietários de navios são dois elementos do "Terceiro Pacote de Segurança Marítima", constituindo um conjunto de propostas ligadas entre si.*

*Em conformidade com o n.º 2 do artigo 62.º do Regimento do Parlamento, a presente alteração destina-se a ter em conta, nomeadamente, uma nova situação jurídica surgida depois da primeira leitura, no caso vertente: o acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias em 24 de Junho de 2008 no Processo C-188/07.*

### **Alteração 24**

#### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

##### **Artigo 1 – ponto 2 – alínea a) – subalínea (ii)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 3 – alínea (a) – travessão (novo)

*Posição comum do Conselho*

*Alterações*

***Na alínea a) do artigo 3.º, é aditado o seguinte travessão:***

***"- Resolução LEG. 3(91) do Comité Jurídico da Organização Marítima Internacional, de 27 de Abril de 2006, sobre a adopção das directrizes relativas ao tratamento justo dos marítimos em caso de acidente no mar,"***

## *Justificação*

*Alteração 18 do PE em primeira leitura (actualizada). A tendência crescente para tratar as tripulações dos navios como criminosos não contribui para melhorar a segurança no mar. Para evitarem uma eventual detenção, os comandantes dos navios abstêm-se frequentemente de pedir ajuda, correndo o risco de causar danos nos navios e de aumentar os riscos de catástrofe. As directrizes adoptadas pela OMI constituem um passo na direcção certa.*

### **Alteração 25**

#### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

##### **Artigo 1 – ponto 2 – alínea b-A) (nova)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 3 – alínea k-A) (nova)



**b-A) É aditada a seguinte alínea:**

**"k-A) "Proprietário do navio", o proprietário do navio ou qualquer outra organização ou pessoa, como o gestor de navios, o agente ou o afretador em casco nu, que tenha assumido, perante o proprietário, a responsabilidade pela exploração do navio e que, ao fazê-lo, concordou em cumprir todos os deveres e obrigações conexos;"**

*Justificação*

*As propostas da Comissão relativas ao sistema comunitário de acompanhamento do tráfego de navios e à responsabilidade civil dos proprietários de navios são dois elementos do "Terceiro Pacote de Segurança Marítima", constituindo um conjunto de propostas ligadas entre si.*

*Em conformidade com o n.º 2 do artigo 62.º do Regimento do Parlamento, a presente alteração destina-se a ter em conta, nomeadamente, uma nova situação jurídica surgida depois da primeira leitura, no caso vertente: o acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias em 24 de Junho de 2008 no Processo C-188/07.*

**Alteração 26**

**Posição comum do Conselho – acto modificativo**

**Artigo 1 – ponto 2**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 3 – alínea v)

*Posição comum do Conselho*

v) "Navio que precisa de assistência", um navio numa situação que possa causar a perda do navio ou representar um perigo para o ambiente ou a navegação, **exceptuando uma situação que exija o salvamento de pessoas a bordo.**

*Alterações*

v) "Navio que precisa de assistência", um navio numa situação que possa causar a perda do navio ou representar um perigo para o ambiente ou a navegação. **O salvamento de pessoas a bordo rege-se-á, se necessário, pela Convenção SAR, que prevalece sobre as disposições da presente directiva.**

*Justificação*

*O Conselho introduziu esta nova definição de “navio que necessita de assistência” com base*

*nas directrizes da OMI relativas aos locais de refúgio para os navios que necessitam de assistência e que utilizam este conceito. O relator pode concordar com essa redacção, embora a considere algo infeliz, uma vez que cria a impressão de que o resgate de pessoas a bordo não é importante. Afigura-se, por conseguinte, necessário especificar claramente que o salvamento de pessoas a bordo se rege primordialmente pela Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo, de 1979.*

## **Alteração 27**

### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

#### **Artigo 1 – ponto 2 – alínea c)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 3 – alínea v-A) (nova)

*Posição comum do Conselho*

*Alteração*

***v-A) "Responsabilidade civil", para efeitos da Convenção de 1996, a responsabilidade por força da qual um terceiro que não é parte na operação de transporte marítimo na origem dos danos é titular de um crédito sujeito a limitação nos termos do artigo 2.º dessa Convenção, com exclusão dos créditos abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º.../2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de ... [relativo à responsabilidade dos transportadores de passageiros por mar e por via navegável em caso de acidente];"***

#### *Justificação*

*As propostas da Comissão relativas ao sistema comunitário de acompanhamento do tráfego de navios e à responsabilidade civil dos proprietários de navios são dois elementos do "Terceiro Pacote de Segurança Marítima", constituindo um conjunto de propostas ligadas entre si.*

*Em conformidade com o n.º 2 do artigo 62.º do Regimento do Parlamento, a presente alteração destina-se a ter em conta, nomeadamente, uma nova situação jurídica surgida depois da primeira leitura, no caso vertente: o acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias em 24 de Junho de 2008 no Processo C-188/07.*

## **Alteração 28**

**Posição comum do Conselho – acto modificativo**

**Artigo 1 – ponto 2 – alínea c)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 3 – alínea u-A) (novo)

*Posição comum do Conselho*

*Alterações*

***(u-A) "LRIT", um sistema que transmite automaticamente informações relativas à identificação e ao seguimento de longo alcance de navios, em conformidade com o regulamento 19 do capítulo V da Convenção SOLAS relativa à segurança marítima e à protecção do ambiente marinho.***

*Justificação*

*Alteração 20 do PE em primeira leitura.*

## **Alterações 29**

**Posição comum do Conselho – acto modificativo**

**Artigo 1 – ponto 2-A (novo)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 4-A (novo)

*Posição comum do Conselho*

*Alterações*

***2-A) Após o ponto 2, é aditado o seguinte ponto 2-A:***

***É inserido o seguinte artigo:***

***"Artigo 4.º-A***

***Isenções***

***1. Os Estados-Membros podem dispensar os serviços programados entre portos situados no seu território da obrigação prevista no artigo 4.º, desde que estejam preenchidas as seguintes condições:***

***a) A companhia que explora os serviços programados acima referidos mantém uma lista actualizada dos navios em***

*causa, que transmite à autoridade competente interessada;*

*b) Para cada viagem efectuada, as informações a que se refere o ponto 1 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 sem demora por via electrónica das informações em questão à autoridade competente que as solicitou, em conformidade com o n.º 1 do artigo 4.º;*

*c) Qualquer mudança da hora estimada de chegada ao porto de destino ou à estação de pilotagem igual ou superior a seis horas é notificada ao porto de destino, em conformidade com o artigo 4.º;*

*d) As dispensas apenas são concedidas a determinados navios destinados a um serviço específico;*

*e) Um serviço não pode ser considerado um serviço programado, a menos que se destine a ser operado pelo menos durante um ano;*

*f) As dispensas da obrigação prevista no artigo 4.º serão limitadas às viagens de duração máxima estimada inferior a 12 horas.*

*2. Sempre que um serviço programado 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 questão, deverão colaborar para conceder a isenção ao serviço em causa, em conformidade com as condições previstas no n.º 1.*

*3. Os Estados-Membros verificarão regularmente se as condições previstas no*

*n.º 1 e no n.º 2 se encontram preenchidas. Se uma dessas condições, pelo menos, deixar de estar 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."*

#### *Justificação*

*O artigo 4.º da directiva impõe aos navios que demandam um porto de um Estado-Membro a obrigação de comunicarem ao porto em questão as informações previstas no ponto 1 do anexo I antes de nele entrarem. O encargo que essa obrigação representa para os navios que operam em serviços programados no interior de um Estado-Membro é excessivo. A obrigação imposta às autoridades portuárias de reencaminharem as notificações de entrada nos portos de navios que operam viagens programadas para o sistema nacional de acompanhamento do tráfego de navios para subsequente reencaminhamento para o sistema comunitário de acompanhamento não se afigura razoável.*

### **Alteração 30**

#### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

##### **Artigo 1 – alínea 3-A (nova)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 6-B (novo)

*Posição comum do Conselho*

*Alterações*

**3-A) É inserido o seguinte artigo 6.º-B:**

**"Artigo 6.º-B**

***Utilização do sistema de identificação e seguimento de longo alcance de navios (LRIT)***

***1. Os navios que efectuem viagens internacionais que escalem um porto de um Estado-Membro devem estar equipados com um sistema LRIT, em conformidade com o Regulamento 19 do capítulo V da Convenção SOLAS e com as normas de desempenho e os requisitos***

*de funcionamento aprovados pela OMI.*

*A Comissão fixa, em cooperação com os Estados-Membros, as modalidades e os requisitos para a instalação de equipamento LRIT a bordo dos navios que navegam em águas cobertas pelas estações fixas de identificação automática (AIS) dos Estados-Membros, nos termos do procedimento de regulamentação com controlo previsto no n.º 2 do artigo 28.º.*

*2. Os Estados-Membros e a Comissão devem cooperar com vista à criação de um centro europeu de dados LRIT incumbido de processar as informações sobre a identificação e o seguimento de longo alcance de navios.*

*O centro europeu de dados LRIT fará parte do sistema comunitário de intercâmbio de informações marítimas SafeSeaNet. Os custos relativos às alterações dos elementos nacionais do SafeSeaNet de forma a incluir as informações LRIT são suportados pelos Estados-Membros.*

*Os Estados-Membros devem estabelecer uma ligação ao centro europeu de dados LRIT, e mantê-la.*

*3. A Comissão determina a política e os princípios que regem o acesso às informações constantes do centro europeu de dados LRIT, em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo previsto no n.º 2 do artigo 28.º."*

#### *Justificação*

*Retoma a alteração 59 (PE, primeira leitura) com um certo número de modificações para ter em conta os desenvolvimentos recentes. A presente alteração tem por objectivo integrar na legislação comunitária os progressos efectuados na OMI em relação ao sistema LRIT.*

## Alteração 31

### Posição comum do Conselho – acto modificativo

#### Artigo 1 – ponto 4

Directiva 2002/59/CE

Artigo 12 – n.º 1 – parte introdutória

#### *Posição comum do Conselho*

*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 tiver recebido uma declaração com as seguintes informações:*

#### *Alterações*

***O carregador que entregue mercadorias perigosas ou poluentes num porto de um Estado-Membro para transporte deve apresentar ao comandante ou ao operador do navio, seja qual for a dimensão deste, e antes da aceitação das mercadorias a bordo, uma declaração com as seguintes informações:***

#### *Justificação*

*Alteração 25 (PE, primeira leitura). É importante deixar claro que o carregador é responsável, em primeira instância, pela transmissão, ao comandante ou ao operador do navio, de informações exactas sobre a carga.*

## Alteração 32

### Posição comum do Conselho – acto modificativo

#### Artigo 1 – ponto 4

Directiva 2002/59/CE

Artigo 12 – n.º 1 – alínea b)

#### *Posição comum do Conselho*

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 a viscosidade expressa em cSt a 50°C e a densidade a 15°C;

#### *Alterações*

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, ***sempre que aplicável***, incluindo 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;***

#### *Justificação*

*Alteração 26 (PE, primeira leitura, ligeiramente modificada). Convém velar por que os dados*

*correspondam ao estipulado no âmbito da OMI a este respeito.*

### **Alteração 33**

#### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

##### **Artigo 1 – ponto 4**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 12 – n.º 1-A (novo)

*Posição comum do Conselho*

*Alterações*

***Após a alínea c), é aditado o n.º 1-A com a seguinte redacção:***

***"1-A. Os navios provenientes de um porto situado fora da Comunidade que se dirijam para um porto de um Estado-Membro ou vão fundear em águas territoriais de um Estado-Membro e que transportem mercadorias perigosas ou poluentes devem estar na posse de uma declaração do carregador que contenha as seguintes informações:***

***a) as informações enumeradas na secção 3 do Anexo I;***

***b) as informações requeridas nas alíneas b) e c) do primeiro parágrafo do presente artigo."***

#### *Justificação*

*Alteração 27 (PE, primeira leitura). O carregador deve entregar ao comandante ou ao operador de um navio uma ficha de dados pormenorizando as características físico-químicas e a viscosidade dos óleos minerais que devem ser transportados. As consultas ao sector revelam que estas informações são extremamente importantes no caso de o navio ter problemas. O relator considera, por conseguinte, que os navios provenientes de um porto situado fora da Comunidade e que se dirijam a um porto europeu também devem dispor destas informações.*

### **Alteração 34**

#### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

##### **Artigo 1 – ponto 4**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 12 – n.º 1 – parte final



*Posição comum do Conselho*

*Alterações*

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

**A parte final do n.º 1 do artigo 12.º passa a n.º 1-B com a seguinte redacção:**

É da competência **e da responsabilidade** do carregador garantir que a carga entregue para transporte corresponde efectivamente à declarada em conformidade com **os n.ºs 1 e 1-A**.

*Justificação*

*Alteração 28 (PE, primeira leitura). Deve ficar claro que nem o operador nem o comandante podem ser responsabilizados caso o carregador apresente uma descrição inadequada da carga e transmita informações incorrectas ou enganosas. O último travessão deve passar a ser um número separado do artigo 12.º, tendo em conta que se refere aos dois parágrafos anteriores.*

**Alteração 35**

**Posição comum do Conselho – acto modificativo**

**Artigo 1 – alínea 4-A (nova)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 14 – parágrafo 2 – alínea c)

*Posição comum do Conselho*

*Alterações*

**4-A) No artigo 14.º, a alínea c) do segundo parágrafo passa ter a seguinte redacção:**

**"c) Os Estados-Membros devem poder, a pedido, transmitir sem demora às autoridades locais e nacionais informações do sistema SafeSeaNet relativas ao navio e à carga perigosa ou poluente a bordo, se tal for estritamente necessário por razões de segurança marítima ou de segurança ou protecção do ambiente marinho."**

*Justificação*

*Alteração 64 (PE, primeira leitura, ligeiramente modificada). O âmbito deste artigo, tal como*

*se encontra actualmente redigido na Directiva 2002/59/CE, não é claro. Com a presente alteração, o relator pretende deixar claro que os navios não têm de transmitir sistematicamente estas informações, devendo apenas fazê-lo quando a situação o exija. Cf. alteração 3 sobre esta matéria.*

### **Alteração 36**

#### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

##### **Artigo 1 – ponto 5**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 16 – n.º 1 – alínea d)

#### *Posição comum do Conselho*

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;

#### *Alterações*

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

#### *Justificação*

*O Conselho omitiu a referência à proposta de directiva acima referida, COM(2005)0593 e COM(2007)0674, por não subscrever a proposta. Uma vez que o Parlamento Europeu pretende que esta directiva seja adoptada, cumpre manter a respectiva referência no texto.*

### **Alteração 37**

#### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

##### **Artigo 1 – ponto 6**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 18-A – n.º 1 – alínea b)

#### *Posição comum do Conselho*

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

#### *Alterações*

b) Podem, sem prejuízo do dever de assistência a navios que precisem de assistência e de outras obrigações decorrentes de normas internacionais pertinentes, exigir que os navios que se encontrem na zona em causa e que desejem entrar num porto ou terminal ou dele sair, ou ainda sair de uma zona de fundeadouro, **possam apresentar documentos que provem que estão** conformes aos requisitos

estado dos gelos na zona em causa.

de resistência e potência correspondentes ao estado dos gelos na zona em causa.

#### *Justificação*

*Alteração 30 (PE, primeira leitura). Não se deve permitir que as autoridades proíbam os navios de entrar ou sair de um porto com base num juízo arbitrário. A apresentação de documentos que provem a conformidade do navio deve ser suficiente.*

### **Alteração 38**

#### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

##### **Artigo 1 – ponto 7**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 19 – n.º 3-A (novo)

#### *Posição comum do Conselho*

#### *Alterações*

**7) No artigo 19.º é aditado o seguinte número 3-A:**

***"3-A. Nos termos do respectivo Direito nacional, os Estados-Membros devem respeitar as directrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo, em particular no que se refere ao comandante e à tripulação de um navio em perigo que se encontre em águas sob a sua jurisdição."***

#### *Justificação*

*Alteração 35 (PE, primeira leitura, ligeiramente modificada). A elaboração das directrizes resulta da tendência crescente para considerar criminosos o comandante e a tripulação dos navios. Tanto no caso do Erika como no do Prestige, os comandantes foram detidos sem culpa formada. O receio de serem detidos em caso de acidente marítimo leva por vezes os comandantes a conduzir o navio danificado para águas de outro Estado-Membro, o que pode agravar os danos do navio.*

### **Alteração 39**

#### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

##### **Artigo 1 – ponto 7-A (novo)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 19-A (novo)

**7-A) É aditado o seguinte artigo 19.º-A:**

**"Artigo 19.º-A**

***Autoridade com competências para o acolhimento de navios que precisem de assistência:***

***1. Os Estados-Membros designam uma autoridade competente que disponha dos conhecimentos necessários e que seja independente, para que, no momento da operação de salvamento, tenha competências para tomar de forma autónoma uma decisão sobre o acolhimento dos navios em perigo, tendo em vista:***

- a protecção de vidas humanas,***
- a protecção da costa,***
- a protecção do ambiente marinho,***
- a segurança marítima,***
- a limitação dos danos económicos.***

***2. A autoridade referida no n.º 1 é responsável pela gestão e execução dos planos previstos no artigo 20.º-A.***

***3. A autoridade mencionada no n.º 1 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) entrar no navio ou enviar a bordo uma equipa de avaliação com a missão de determinar os danos do navio e o grau de risco, assistir o comandante na correcção da situação e manter informado o centro costeiro competente;***

**d) se necessário, convocar e empregar socorristas;**

**e) impor a pilotagem ou o reboque do navio."**

#### *Justificação*

*Alterações 31, 32 e 33 (PE, primeira leitura). Com esta alteração, o relator pretende esclarecer em que medida a autoridade competente deve ser independente e que outras tarefas deve desempenhar, para além de tomar a decisão sobre o acolhimento de um navio num local de refúgio. Estas tarefas são descritas, em grande parte, na lista exaustiva do anexo IV da actual Directiva 2002/59/CE relativa ao acompanhamento. O relator considera desejável incluir a referida lista neste artigo.*

### **Alteração 40**

#### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

##### **Artigo 1 – ponto 8**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 20 – n.º 1

#### *Posição comum do Conselho*

**1. A aceitação ou recusa de um navio que precise de assistência num local de refúgio é objecto de uma avaliação prévia da situação, efectuada com base no plano referido no artigo 20.º-A, e de uma decisão tomada por uma autoridade competente.**

#### *Alterações*

**1. A autoridade referida no artigo 19.º-A decide da aceitação de um navio num local de refúgio. Esta autoridade garante que os navios em situações de emergência sejam objecto de uma avaliação prévia da situação, efectuada com base no plano referido no artigo 20.º-A e admitidos num local de refúgio sempre que tal permita reduzir ou evitar os riscos conexos.**

#### *Justificação*

*O relator considera que os navios devem ser admitidos num local de refúgio sempre que tal permita limitar os danos. No entanto, num número limitado de casos – por exemplo, quando existe risco de explosão – as consequências de uma explosão no alto mar podem ser muito menos graves para as pessoas e o ambiente do que as consequências de uma explosão num local de refúgio. Por conseguinte, não se pode afirmar que o acolhimento num local de refúgio seja sempre a melhor solução.*

## Alteração 41

### Posição comum do Conselho – acto modificativo

#### Artigo 1 – ponto 9

Directiva 2004/49/CE

Artigo 20-A – n.º 1

#### *Posição comum do Conselho*

1. Os Estados-Membros devem elaborar planos destinados a responder aos riscos criados pelos navios que precisem de assistência nas águas sob a sua jurisdição.

#### *Alterações*

1. Os Estados-Membros devem elaborar planos destinados a responder aos riscos criados pelos navios que precisem de assistência nas águas sob a sua jurisdição **e a assegurar o acolhimento de navios e a protecção de vidas humanas.**

#### *Justificação*

*Alteração 36 (PE, primeira leitura).*

## Alteração 42

### Posição comum do Conselho – acto modificativo

#### Artigo 1 – ponto 9

Directiva 2002/59/CE

Artigo 20-A – n.º 2 – alínea c)

#### *Posição comum do Conselho*

c) Informações sobre a linha de costa dos Estados-Membros **que devem proceder à** avaliação de um navio que precise de assistência **num local de refúgio**, designadamente a descrição dos factores ambientais, económicos e sociais e das condições naturais;

#### *Alterações*

c) Informações sobre a linha de costa dos Estados-Membros **e todos os elementos que facilitem uma** avaliação **e uma decisão rápidas quanto à escolha do local de refúgio** de um navio que precise de assistência, designadamente a descrição dos factores ambientais, económicos e sociais e das condições naturais;

#### *Justificação*

*O Conselho alterou o texto da Comissão. Nesta alteração, o relator procura clarificar o texto. O litoral deve ser cartografado de forma clara e analítica, para facilitar uma escolha rápida do local de refúgio na prática. As informações referentes ao litoral são, por si só, insuficientes.*

## Alteração 43

### Posição comum do Conselho – acto modificativo

#### Artigo 1 – ponto 9

Directiva 2002/59/CE

Artigo 20-A – n.º 3 – parágrafo 1

#### *Posição comum do Conselho*

3. Os Estados-Membros publicam o nome da autoridade competente referida no **n.º 1 do artigo 20.º**, bem como das autoridades nomeadas para receber e tratar os alertas.

#### *Alterações*

3. Os Estados-Membros publicam o nome da autoridade competente referida no **artigo 19.º-A**, bem como das autoridades nomeadas para receber e tratar os alertas **e dos endereços de contacto**.

#### *Justificação*

*A presente alteração reintroduz parcialmente o texto original da Comissão e é consistente com a alteração 32.*

## Alteração 44

### Posição comum do Conselho – acto modificativo

#### Artigo 1 – ponto 9-A (novo)

Directiva 2002/59/CE

Artigo 20-B (novo)

#### *Posição comum do Conselho*

#### *Alteração*

**9-A) É inserido o seguinte artigo:**

#### **"Artigo 20.º-B**

#### ***Regime de responsabilidade civil e de garantia financeira***

***Os Estados-Membros determinam o regime de responsabilidade civil dos proprietários de navios e asseguram que o direito de os proprietários de navios limitarem a sua responsabilidade é regulado em conformidade com todas as disposições da Convenção de 1996.***

***Cada Estado-Membro toma as medidas necessárias para assegurar que os proprietários de navios que arvorem o seu pavilhão constituam uma garantia financeira de responsabilidade civil em conformidade com o limite máximo fixado***

*nos termos da Convenção de 1996.*

*Cada Estado-Membro toma as medidas necessárias para que os proprietários de navios que arvorem o pavilhão de um país terceiro constituam, em conformidade com o disposto no primeiro parágrafo, uma garantia financeira desde o momento em que esses navios entrem na sua zona económica exclusiva ou em zona equivalente. Essa garantia financeira deve ser válida durante um período de pelo menos três meses a contar da data em que é exigida."*

#### *Justificação*

*As propostas da Comissão relativas ao sistema comunitário de acompanhamento do tráfego de navios e à responsabilidade civil dos proprietários de navios são dois elementos do "Terceiro Pacote de Segurança Marítima", constituindo um conjunto de propostas ligadas entre si.*

*Em conformidade com o n.º 2 do artigo 62.º do Regimento do Parlamento, a presente alteração destina-se a ter em conta, nomeadamente, uma nova situação jurídica surgida depois da primeira leitura, no caso vertente: o acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias em 24 de Junho de 2008 no Processo C-188/07.*

#### **Alteração 45**

##### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

##### **Artigo 1 – ponto 9-B (novo)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 20-C (novo)

*Posição comum do Conselho*

*Alteração*

**9-B) É inserido o seguinte artigo:**

**"Artigo 20.º-C**

**Garantia financeira em caso de abandono de marítimos**

*Cada Estado-Membro toma as medidas necessárias para que os proprietários de navios que arvorem o seu pavilhão constituam uma garantia financeira destinada a proteger os marítimos empregados ou contratados a bordo*



*desses navios em caso de abandono, em conformidade com a Resolução A.930(22) da OMI.*

*Cada Estado-Membro toma as medidas necessárias para que os proprietários de navios que arvoem pavilhão de um país terceiro constituam, em conformidade com o disposto no primeiro parágrafo, uma garantia financeira desde o momento em que esses navios entrem num porto ou num terminal no mar sob a sua jurisdição ou fundeiem numa zona sob a sua jurisdição.*

*Os Estados-Membros asseguram a acessibilidade do sistema de garantia financeira em caso de abandono de marítimos, em conformidade com a Resolução A.930(22) da OMI."*

#### *Justificação*

*As propostas da Comissão relativas ao sistema comunitário de acompanhamento do tráfego de navios e à responsabilidade civil dos proprietários de navios são dois elementos do "Terceiro Pacote de Segurança Marítima", constituindo um conjunto de propostas ligadas entre si.*

*Em conformidade com o n.º 2 do artigo 62.º do Regimento do Parlamento, a presente alteração destina-se a ter em conta, nomeadamente, uma nova situação jurídica surgida depois da primeira leitura, no caso vertente: o acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias em 24 de Junho de 2008 no Processo C-188/07.*

#### **Alteração 46**

**Posição comum do Conselho – acto modificativo**

**Artigo 1 – ponto 9-C (novo)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 20-D (novo)

*Posição comum do Conselho*

*Alteração*

**9-C) É inserido o seguinte artigo:**

**"Artigo 20.º-D**

***Certificado de garantia financeira***

***1. A existência e a validade das garantias financeiras mencionadas nos artigos***

*20.º-B e 20.º-C devem ser comprovadas por um ou mais certificados.*

*2. Os certificados são emitidos pelas autoridades competentes dos Estados-Membros depois de estas se terem assegurado de que o proprietário do navio cumpre os requisitos estabelecidos na presente directiva. Para a emissão do certificado, as autoridades competentes devem ter igualmente em conta se o garante tem estabelecimento no território da União Europeia.*

*Caso se trate de um navio registado num Estado-Membro, os certificados são emitidos ou visados pela autoridade competente do Estado de registo do navio.*

*Caso se trate de um navio registado num país terceiro, os certificados podem ser emitidos ou visados pela autoridade competente de qualquer Estado-Membro.*

*3. As condições de emissão e de validade dos certificados, em especial os critérios e as condições de emissão, bem como as medidas respeitantes aos prestadores das garantias financeiras, são definidas pela Comissão. Estas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais da presente directiva, nomeadamente completando-a, são adoptadas em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo referido no n.º 2 do artigo 28.º.*

*4. Os certificados incluirão os seguintes elementos:*

*a) Nome do navio e porto de registo;*

*b) Nome e local do estabelecimento principal do proprietário;*

*c) Tipo de garantia;*

*d) Nome e local do estabelecimento principal da seguradora ou de outro prestador da garantia e, se for caso disso, o local do estabelecimento no qual o seguro ou a garantia foi constituída;*

*e) Prazo de validade do certificado, que não pode exceder o prazo de validade do seguro ou garantia.*

*5. Os certificados são redigidos na língua ou línguas oficiais do Estado emitente. Se a língua utilizada não for nem o inglês nem o francês, o texto deve ser acompanhado de uma tradução numa destas línguas."*

#### *Justificação*

*As propostas da Comissão relativas ao sistema comunitário de acompanhamento do tráfego de navios e à responsabilidade civil dos proprietários de navios são dois elementos do "Terceiro Pacote de Segurança Marítima", constituindo um conjunto de propostas ligadas entre si.*

*Em conformidade com o n.º 2 do artigo 62.º do Regimento do Parlamento, a presente alteração destina-se a ter em conta, nomeadamente, uma nova situação jurídica surgida depois da primeira leitura, no caso vertente: o acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias em 24 de Junho de 2008 no Processo C-188/07.*

#### **Alteração 47**

##### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

##### **Artigo 1 – ponto 9-D (novo)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 20-E (novo)

*Posição comum do Conselho*

*Alteração*

**9-D) É inserido o seguinte artigo:**

**"Artigo 20.º-E**

***Comunicação relativa ao certificado de garantia financeira***

***1. O certificado deve encontrar-se a bordo do navio, devendo uma cópia do mesmo ser depositada junto da autoridade responsável pelo registo do navio ou, se este não estiver registado num Estado-Membro, junto da autoridade do Estado que emitiu ou visou o certificado. A autoridade em questão transmite uma cópia do processo de certificação ao serviço comunitário a que se refere o***

*artigo 20.º-I a fim de que este a inclua no registo.*

*2. O operador, o agente ou o comandante de um navio que entre na zona económica exclusiva ou em zona equivalente de um Estado-Membro nos casos referidos no artigo 20.º-B deve comunicar às autoridades desse Estado-Membro que se encontra a bordo um certificado de garantia financeira.*

*3. O operador, o agente ou o comandante de um navio que se dirija a um porto ou a um terminal no mar sob a jurisdição de um Estado-Membro ou que pretenda fundear numa zona sob a jurisdição de um Estado-Membro nos casos referidos no artigo 20.º-C deve comunicar às autoridades desse Estado-Membro que se encontra a bordo um certificado de garantia financeira.*

*4. As autoridades competentes dos Estados-Membros devem ter a possibilidade trocar as informações a que se refere o n.º 1 através do sistema comunitário de intercâmbio de informações marítimas SafeSeaNet."*

#### *Justificação*

*As propostas da Comissão relativas ao sistema comunitário de acompanhamento do tráfego de navios e à responsabilidade civil dos proprietários de navios são dois elementos do "Terceiro Pacote de Segurança Marítima", constituindo um conjunto de propostas ligadas entre si.*

*Em conformidade com o n.º 2 do artigo 62.º do Regimento do Parlamento, a presente alteração destina-se a ter em conta, nomeadamente, uma nova situação jurídica surgida depois da primeira leitura, no caso vertente: o acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias em 24 de Junho de 2008 no Processo C-188/07.*

#### **Alteração 48**

**Posição comum do Conselho – acto modificativo**

**Artigo 1 – ponto 9-E (novo)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 20-F (novo)

*Posição comum do Conselho*

*Alteração*

**9-E) É inserido o seguinte artigo:**

**"Artigo 20.º-F**

**Sanções**

***Os Estados-Membros controlam o cumprimento das regras estabelecidas na presente directiva e estabelecem as sanções aplicáveis em caso de violação das mesmas. As sanções devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas."***

*Justificação*

*As propostas da Comissão relativas ao sistema comunitário de acompanhamento do tráfego de navios e à responsabilidade civil dos proprietários de navios são dois elementos do "Terceiro Pacote de Segurança Marítima", constituindo um conjunto de propostas ligadas entre si.*

*Em conformidade com o n.º 2 do artigo 62.º do Regimento do Parlamento, a presente alteração destina-se a ter em conta, nomeadamente, uma nova situação jurídica surgida depois da primeira leitura, no caso vertente: o acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias em 24 de Junho de 2008 no Processo C-188/07.*

## **Alteração 49**

**Posição comum do Conselho – acto modificativo**

**Artigo 1 – ponto 9-F (novo)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 20-G (novo)

*Posição comum do Conselho*

*Alteração*

**9-F) É inserido o seguinte artigo:**

**"Artigo 20.º-G**

***Reconhecimento mútuo dos certificados de garantia financeira entre Estados-Membros***

***Cada Estado-Membro reconhece os certificados emitidos ou visados pelos outros Estados-Membros, nos termos do artigo 20.º-D, para efeitos da presente directiva e consideram-nos como tendo o mesmo valor que os certificados por si***

*emitidos ou visados, mesmo que se trate de navios não registados num Estado-Membro.*

*Qualquer Estado-Membro pode a todo o momento solicitar ao Estado-Membro que tiver emitido ou visado o certificado que proceda a consultas caso considere que a seguradora ou o garante indicado no certificado não é financeiramente capaz de cumprir as obrigações impostas pela presente directiva."*

#### *Justificação*

*As propostas da Comissão relativas ao sistema comunitário de acompanhamento do tráfego de navios e à responsabilidade civil dos proprietários de navios são dois elementos do "Terceiro Pacote de Segurança Marítima", constituindo um conjunto de propostas ligadas entre si.*

*Em conformidade com o n.º 2 do artigo 62.º do Regimento do Parlamento, a presente alteração destina-se a ter em conta, nomeadamente, uma nova situação jurídica surgida depois da primeira leitura, no caso vertente: o acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias em 24 de Junho de 2008 no Processo C-188/07.*

#### **Alteração 50**

**Posição comum do Conselho – acto modificativo**

**Artigo 1 – ponto 9-G (novo)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 20-H (novo)

*Posição comum do Conselho*

*Alteração*

**9-G) É inserido o seguinte artigo:**

**"Artigo 20.º-H**

***Acção directa contra o prestador da garantia financeira de responsabilidade civil***

***Os pedidos de indemnização por danos causados por navios podem ser apresentados directamente contra o prestador da garantia financeira que cobre a responsabilidade civil do proprietário.***

***O prestador da garantia financeira pode***

*invocar os meios de defesa que o próprio proprietário teria o direito de invocar, com excepção dos decorrentes da insolvência ou processo de liquidação do proprietário.*

*O prestador da garantia financeira pode igualmente invocar como defesa o facto de os danos terem resultado de uma falta intencional do proprietário. Todavia, não pode invocar qualquer dos meios de defesa que teria o direito de invocar em acção contra si intentada pelo proprietário.*

*O prestador da garantia financeira terá em qualquer caso o direito de, no processo, chamar o proprietário à demanda."*

#### *Justificação*

*As propostas da Comissão relativas ao sistema comunitário de acompanhamento do tráfego de navios e à responsabilidade civil dos proprietários de navios são dois elementos do "Terceiro Pacote de Segurança Marítima", constituindo um conjunto de propostas ligadas entre si.*

*Em conformidade com o n.º 2 do artigo 62.º do Regimento do Parlamento, a presente alteração destina-se a ter em conta, nomeadamente, uma nova situação jurídica surgida depois da primeira leitura, no caso vertente: o acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias em 24 de Junho de 2008 no Processo C-188/07.*

#### **Alteração 51**

##### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

##### **Artigo 1 – ponto 9-H (novo)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 20-I (novo)

*Posição comum do Conselho*

*Alteração*

**9-H) É inserido o seguinte artigo:**

**"Artigo 20.º-I**

**Serviço comunitário**

**É criado um serviço comunitário**

*encarregado de manter um registo exaustivo dos certificados de garantia financeira emitidos, de controlar e actualizar a sua validade e de verificar a existência das garantias financeiras registadas por países terceiros."*

### *Justificação*

*As propostas da Comissão relativas ao sistema comunitário de acompanhamento do tráfego de navios e à responsabilidade civil dos proprietários de navios são dois elementos do "Terceiro Pacote de Segurança Marítima", constituindo um conjunto de propostas ligadas entre si.*

*Em conformidade com o n.º 2 do artigo 62.º do Regimento do Parlamento, a presente alteração destina-se a ter em conta, nomeadamente, uma nova situação jurídica surgida depois da primeira leitura, no caso vertente: o acórdão proferido pelo Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias em 24 de Junho de 2008 no Processo C-188/07.*

## **Alteração 52**

### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

#### **Artigo 1 – ponto 9-I (novo)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 20-J (novo)

#### *Posição comum do Conselho*

#### *Alterações*

**9-I) São inseridos no artigo 20.º-J os n.º 1 e 2 com a seguinte redacção:**

#### **"Artigo 20.º-J**

#### ***Segurança financeira e indemnização***

**1. A falta de certificado de seguro ou de garantia financeira não dispensa os Estados-Membros da avaliação prévia e da decisão referidas no artigo 20.º e, por si só, não é razão suficiente para que um Estado-Membro se recuse a acolher um navio em perigo num local de refúgio.**

**2. Sem prejuízo do n.º 1, quando acolhe um navio em perigo num local de refúgio, o Estado-Membro pode exigir do operador, agente ou comandante de um navio a apresentação de um certificado de seguro ou de uma garantia financeira, na**



***acepção da presente directiva, que cubra a sua responsabilidade pelos danos causados pelo navio. O pedido de apresentação deste certificado não pode provocar atrasos no acolhimento do navio em perigo."***

*Justificação*

*Alterações 39 e 40 (PE, primeira leitura). O Conselho omitira integralmente o artigo 20.º-B referente a garantias financeiras e as alterações do Parlamento ao mesmo. O relator reintroduz o artigo 20.º-B e sublinha que a ausência de seguro não deve implicar que um navio em perigo não receba auxílio ou abrigo. Um Estado-Membro pode solicitar um certificado ou prova de seguro a fim de completar a sua documentação, mas isso não deve provocar atrasos nas operações de salvamento do navio e de vidas humanas e de prevenção de uma catástrofe ambiental.*

**Alteração 53**

**Posição comum do Conselho – acto modificativo**

**Artigo 1 – ponto 9-J (novo)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 20-K (novo)

*Posição comum do Conselho*

*Alterações*

***9-J. No artigo 20.º-K é inserido o n.º 3 com a seguinte redacção:***

***"Artigo 20.º-B***

***3. Os Estados-Membros deverão garantir a indemnização dos custos e possíveis danos económicos sofridos pelo porto como consequência da decisão adoptada em conformidade com o n.º 1 do artigo 20.º, caso estes custos e danos não sejam indemnizados num prazo razoável pelo proprietário ou pelo operador do navio em conformidade com o disposto na presente directiva e com os mecanismos internacionais de indemnização vigentes."***

*Justificação*

*Alteração 41 (PE, primeira leitura). O relator repõe o artigo 20.º-B tal como alterado pelo Parlamento Europeu em primeira leitura. O acolhimento de um navio pode acarretar danos e*

*despesas para um porto. O Parlamento tem procurado, em diversas ocasiões, instaurar um regime de indemnizações para os portos e locais de refúgio. Na maioria dos casos, os fundos e as convenções existentes (a maior parte dos quais ainda não entrou em vigor) não indemnizam as perdas financeiras de um porto. O relator apela para um regime de indemnização que cubra estes casos excepcionais.*

## **Alteração 54**

### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

#### **Artigo 1 – ponto 10**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 22-A – n.º 3

#### *Posição comum do Conselho*

3. A fim de garantir o efectivo intercâmbio 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.

#### *Alterações*

3. A fim de garantir o efectivo intercâmbio 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. ***Os princípios básicos do SafeSeaNet estão definidos no anexo 3.***

#### *Justificação*

*Alteração 58 (PE, primeira leitura - versão modificada). Pensando bem, figura-se preferível não alterar a definição de SafeSeaNet (ver alteração 58), mas sim o artigo 22.º-A. Os princípios do SafeSeaNet podem ser incorporadas no anexo III, que deverá ser elaborado em consulta com a Comissão.*

## **Alteração 55**

### **Posição comum do Conselho – acto modificativo**

#### **Artigo 1 – ponto 10**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 22-A – n.º 3-A(novo)

#### *Posição comum do Conselho*

#### *Alterações*

***No artigo 22.º-A, é aditado um novo n.º 3-A com a seguinte redacção:***

***"3-A. Na cooperação no âmbito de***

*acordos regionais ou de projectos transfronteiriços, inter-regionais ou transnacionais, os Estados-Membros garantirão que os sistemas ou redes de informação desenvolvidos respeitam os requisitos da presente directiva e são compatíveis com o sistema europeu de intercâmbio de informações marítimas SafeSeaNet e estão a este ligados."*

*Justificação*

*Alteração 42 (PE, primeira leitura).*

**Alteração 56**

**Posição comum do Conselho – acto modificativo**

**Artigo 1– ponto 12-A (novo)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 24 – n.º 1-A (novo) e 1-B (novo)

*Posição comum do Conselho*

*Alterações*

***12-A) No artigo 24.º, são aditados os seguintes n.º 1-A e n.º 1-B:***

***"1-A. Os Estados-Membros tomam, de acordo com a respectiva legislação nacional, as medidas necessárias para impedir que os dados AIS e LRIT transmitidos pelos navios sejam divulgados ou utilizados para fins distintos da segurança e da protecção do ambiente ou que prejudiquem a concorrência entre os armadores. Em particular, não podem autorizar a divulgação de informações sobre os pormenores da carga e dos passageiros a bordo, salvo decisão em contrário do comandante ou do armador do navio.***

***1-B. A Comissão examinará os problemas no domínio da segurança das redes e das informações que possam resultar das medidas previstas na presente directiva, nomeadamente nos artigos 6.º, 6.º-A, 14.º e 22.º-A e proporá eventuais alterações do anexo III tendentes a melhorar a***

**segurança das redes."**

*Justificação*

*Alterações 66 e 49 (PE, primeira leitura - modificadas). A presente directiva e, em particular, as disposições relativas aos dados AIS e SafeSeaNet, dão origem a um número considerável de questões de confidencialidade para as entidades envolvidas, que temem que as informações transmitidas através destas redes não estejam suficientemente protegidas contra usos indevidos e a espionagem para fins comerciais. É importante que os Estados-Membros tomem as medidas necessárias para evitar utilizações abusivas.*

**Alteração 57**

**Posição comum do Conselho – acto modificativo**

**Artigo 1 – ponto 12-B (novo)**

Directiva 2002/59/CE

Artigo 27

*Posição comum do Conselho*

*Alterações*

***O artigo 27.º passa a ter a seguinte redacção:***

***"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 em conformidade com o procedimento de regulamentação com controlo previsto no 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.***

## Justificação

*A alteração dos anexos à luz de experiência adquirida deverá ser feita ao abrigo do novo procedimento de controlo, de modo a que Parlamento possa objectar às mesmas se o considerar necessário.*

### Alteração 58

#### Posição comum do Conselho – acto modificativo

##### Artigo 1 – ponto 13-A (novo)

Directiva 2002/59/CE

Anexo I – ponto 4 – travessão X

#### *Posição comum do Conselho*

#### *Alterações*

*No Anexo I, o travessão X do ponto 4 passa a ter a seguinte redacção:*

*"- X. Informações diversas:*

*- características e quantidade estimada do combustível de bancas para todos os navios que transportem combustível de bancas,*

*- condições de navegação".*

### Alteração 59

#### Posição comum do Conselho – acto modificativo

##### Artigo 2 – ponto 1

#### *Posição comum do Conselho*

#### *Alterações*

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva ***até ... e comunicar imediatamente*** à Comissão o texto das referidas disposições.

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva ***o mais tardar [doze meses a contar da data da sua entrada em vigor]. Comunicar*** à Comissão o texto das referidas disposições, ***juntamente com o quadro indicando a correspondência entre as disposições e a presente directiva.***

### *Justificação*

*Tal como inicialmente proposto pela Comissão, os Estados-Membros deveriam ser obrigados a estabelecer quadros de correspondência indicando exactamente as disposições pelas quais cada um dos requisitos estabelecidos na directiva é transposto para a legislação nacional. Estes quadros são necessários para que a Comissão possa verificar em pormenor se a directiva é correctamente transposta e executada pelos Estados-Membros.*

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### Introdução

Os desastres do *Erika* (Dezembro de 1999) e do *Prestige* (Novembro de 2002) mostraram de forma trágica até que ponto a política europeia e as estratégias dos Estados-Membros em caso de naufrágio eram inadequadas.

Por esta razão, a Comissão Europeia, o Conselho e o Parlamento Europeu realizaram grandes esforços nos últimos anos para reforçar a política de segurança marítima. Em apenas três anos foram aprovados dois pacotes de medidas.

Em 23 de Novembro de 2005, a Comissão aprovou um terceiro pacote que contém sete medidas, *inter alia*, a revisão da directiva relativa ao sistema de acompanhamento. No intuito de clarificar a importância da revisão da directiva relativa ao sistema de acompanhamento, actualmente em vigor, é apresentada de seguida **uma breve síntese dos antecedentes**.

A primeira directiva relativa ao sistema de acompanhamento (2002) foi elaborada na sequência do naufrágio do petroleiro *Erika* ao largo da costa francesa. Dado que o *Erika* se deparou com problemas para ser admitido num porto de refúgio, a Comissão elaborou uma política europeia em matéria de portos de refúgio e um sistema para melhorar o acompanhamento de navios que navegam ao longo das nossas costas.

Durante o debate sobre a directiva relativa ao sistema de acompanhamento, o relator defendeu, *em primeiro lugar*, um seguro obrigatório para os navios e, *em segundo lugar*, um regime de indemnização dos custos e eventuais danos sofridos por um porto que acolha um navio em perigo. Nessa altura, considerou-se prematuro propor medidas legislativas sobre esta matéria. Foi decidido, contudo, considerar ambas as propostas. A directiva foi definitivamente adoptada em 27 de Junho de 2002, durante a Presidência espanhola. Os Estados-Membros foram instados a transpor a directiva até Fevereiro de 2004.

Em Novembro de 2002, apenas seis meses após o Conselho ter adoptado as medidas legislativas relativas ao acolhimento de navios em perigo, o *Prestige* naufragou. Apesar do quadro jurídico pouco antes adoptado, as autoridades espanholas enviaram o navio para o alto mar: o derrame de 77 000 toneladas de crude poluiu sobretudo as costas espanholas.

Na sequência desta catástrofe ambiental, os Estados-Membros decidiram antecipar a data de apresentação dos planos de acolhimento de navios em perigo. O Parlamento Europeu decidiu criar uma Comissão Temporária para o Reforço da Segurança Marítima (MARE). Daqui resultou a resolução de 21 de Abril de 2004, na qual o Parlamento exortou, *inter alia*:

- todos os Estados-Membros a aplicar plenamente as disposições vigentes em matéria de acolhimento de navios em perigo;
- cada Estado-Membro a criar uma estrutura de decisão e de comando rigorosa para lidar com as situações de emergência marítima, bem como uma autoridade

independente que disponha das competências e da especialização para tomar as decisões necessárias, em particular no tocante à selecção e à designação vinculativa de um local ou porto de abrigo;

- a Comissão a elaborar propostas com vista à indemnização financeira dos locais de abrigo;
- a uma investigação sobre as possibilidades de introduzir um seguro obrigatório para as embarcações que navegam em águas europeias.

Em 23 de Novembro de 2005, a **Comissão** aprovou a **proposta** que altera a Directiva 2009/59/CE, que vai ao encontro dos apelos do Parlamento Europeu, do Conselho, da Comissão e das várias partes interessadas, em diversos pontos:

- reforço da política em matéria de acolhimento de navios em perigo;
- nomeação, pelos Estados-Membros, de uma autoridade independente com competências para decidir sobre o acolhimento de navios em perigo;
- medidas a aplicar em caso de navegação em condições de gelo;
- medidas a aplicar a navios não cobertos por seguro;
- desenvolvimento da rede SafeSeaNet, sistema europeu de intercâmbio de informações marítimas.

Além disso, a Comissão apresenta igualmente algumas propostas novas:

- utilização obrigatória de equipamento AIS também em navios de pesca com mais de 15 metros;
- reforço da obrigatoriedade de prestar informações por parte do carregador.

**Em primeira leitura, o Parlamento Europeu** subscreveu inteiramente a proposta da Comissão. As alterações do Parlamento procuraram apenas esclarecer a proposta da Comissão e destacar com maior clareza alguns princípios, em particular:

- a independência de peritos e as tarefas das autoridades competentes pelo acolhimento de navios em perigo;
- a aplicação das orientações da OMI para o tratamento equitativo do capitão e das tripulações em caso de acidente;
- o acolhimento de navios que não estejam cobertos por seguro em locais de refúgio: os navios sem seguro são embarcações suspeitas. Contudo, o facto de o navio não estar segurado não é razão para lhe recusar refúgio;
- a obrigatoriedade de prestar informações, que devem ser facultadas pelo carregador para cada embarcação que entra num porto europeu. É tarefa e responsabilidade do carregador facultar a informação exacta;
- o regime de indemnização para portos e lugares de refúgio em casos onde tal não seja abrangido por convenções internacionais em vigor;
- a importância da confidencialidade no que diz respeito aos dados AIS e SafeSeaNet, necessidade de investigação suplementar para proteger melhor os dados contra uma utilização indevida.

Relativamente a um ponto, o Parlamento Europeu solicitou maior flexibilidade, nomeadamente no que diz respeito à instalação do sistema AIS em embarcações de pesca. O Parlamento não mostrou vontade em que as embarcações com menos de 24 metros sejam



equipadas com o sistema AIS, tendo solicitado um calendário mais flexível e garantias em relação à confidencialidade e utilização dos dados de AIS por razões que não de segurança.

### **Apreciação da posição comum do Conselho**

No Conselho "Transportes", de 8 a 9 de Junho de 2006, o Conselho adoptou uma abordagem geral relativa a esta proposta, que continha todos os elementos que integram a actual posição comum do Conselho.

O Parlamento Europeu aprovou o seu parecer em primeira leitura, em 25 de Abril de 2007. Por outras palavras, em nenhum momento o Conselho tomou em consideração os pontos de vista do Parlamento. O resultado é proporcional: na verdade, o Conselho aprovou apenas cinco das alterações do Parlamento.

### **Propostas do relator em segunda leitura**

O relator está fortemente persuadido de que a proposta original da Comissão, complementada pelas alterações do Parlamento em primeira leitura, forma uma boa base para continuar a melhorar a política europeia em matéria de acolhimento de navios em perigo. Dado que o Conselho não considerou os pontos de vista do Parlamento em primeira leitura e que, além disso, abandonou algumas propostas da Comissão, o relator recomenda um retorno quase integral à posição do Parlamento em primeira leitura:

#### **- Designação de uma autoridade competente independente**

A designação de uma autoridade competente independente para o acolhimento de navios em perigo é um importante desejo antigo do Parlamento e contou sempre com o apoio total da Comissão. Os desastres que se têm sucedido ou que quase ocorreram demonstram que, frequentemente, se perde muito tempo por não se saber com exactidão quais são as competências de cada autoridade ou porque as autoridades que dispõem de competências para tomar uma decisão devem recorrer a uma equipa especializada que, em muitos casos, ainda tem de ser formada.

As disposições do Conselho sobre esta questão são vagas e resultariam em quase nenhuma melhoria prática.

As alterações propostas pelo relator não exigem que o Estado-Membro abandone totalmente a sua estrutura interna. Procuram assegurar que a autoridade competente tenha a autonomia necessária e a especialização (marítima) necessária para, no momento do incidente, decidir com independência a melhor forma de evitar o desastre ou de restringir ao máximo as suas consequências.

#### **- O conceito de "navio que precisa de assistência" versus "navio em perigo"**

A Comissão, com o apoio do Parlamento Europeu, utilizou a expressão "navio em perigo". Com base nas orientações da OMI relativas ao acolhimento de navios que necessitam de assistência, o Conselho utilizou a expressão "navio que precisa de assistência". O relator pode concordar com o Conselho, mas não está satisfeito com a forma como o Conselho define este

conceito. A definição do Conselho parece não considerar a importância das vidas humanas no acolhimento aos navios em perigo. A ligação com a *Convenção internacional sobre busca e salvamento marítimos*, de 1979, cujo objectivo é salvar vidas humanas, tem de ser clarificada.

#### **- Tratamento correcto do comandante e da tripulação em caso de acidente**

O relator apela à aplicação, pelos Estados-Membros, de orientações da OMI relativas ao tratamento equitativo de tripulações dos navios. O Conselho não faz referência a isto. O facto de se tratarem as tripulações dos navios como criminosos não favorece a segurança marítima. Com receio de serem detidos, os comandantes adiam frequentemente a decisão de pedir ajuda, pelo que desperdiçam tempo precioso.

#### **- Consequências da inexistência de um certificado de seguro ou de uma garantia financeira**

A inexistência de uma prova de garantia financeira constitui um elemento a ter em conta na avaliação e na decisão sobre o acolhimento de navios em perigo. É evidente que se verifica um problema, caso um navio em perigo não se encontre (devidamente) coberto por um seguro. Contudo, não é desejável acolher nos locais de refúgio apenas os navios cobertos por seguro.

O Conselho decidiu simplesmente abandonar o artigo 20.º-B da proposta da Comissão e omitir todas as referências à directiva relativa à responsabilidade civil dos proprietários (COM(2005)0593 e COM(2007)0674, relatório Savary).

#### **- Regime de indemnização para os locais e portos de refúgio**

Em casos excepcionais, o acolhimento de um navio pode implicar danos e custos para o porto em questão, que não se encontram abrangidos pelos fundos e convenções em vigor. O Parlamento solicitou por diversas vezes, nos últimos anos, o desenvolvimento de um sistema concebido para estes casos. Modalidades de indemnização poderiam ajudar a reduzir qualquer resistência dos portos à concessão de refúgio.

#### **- Introdução de um sistema de identificação automática de navios de pesca**

Em primeira leitura, o Parlamento solicitou um calendário menos rigoroso para os navios de pesca, proposta recusada pelo Conselho. Este é um dos poucos pontos em que as propostas do Conselho são mais rigorosas do que as do Parlamento. O relator concorda com o Conselho. O sistema AIS é claramente útil para os navios de pesca pequenos, em particular porque esta categoria de navios está frequentemente implicada em colisões com consequências fatais para a tripulação.

#### **Conclusão**

Apesar de o acolhimento a um navio em perigo ter sido um dos problemas fundamentais no caso do *Erika* e do *Prestige*, o Conselho recusa-se a adiantar uma definição inequívoca sobre qual é a autoridade competente para tomar decisões em caso de desastre. O relator convida os Estados-Membros a demonstrar novamente a coragem política necessária para dar um passo

em frente em matéria de política europeia de segurança marítima. Melhor será não esperar até que outro naufrágio nos obrigue a isso.

## PROCESSO

<b>Título</b>	Sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios		
<b>Referências</b>	05719/3/2008 – C6-0225/2008 – 2005/0239(COD)		
<b>Data da 1ª leitura do PE – Número P</b>	25.4.2007	T6-0146/2007	
<b>Proposta da Comissão</b>	COM(2005)0589 - C6-0004/2006		
<b>Recepção da posição comum: data de comunicação em sessão</b>	19.6.2008		
<b>Comissão competente quanto ao fundo</b> Data de comunicação em sessão	TRAN 19.6.2008		
<b>Relator(es)</b> Data de designação	Dirk Sterckx 24.6.2008		
<b>Exame em comissão</b>	14.7.2008	25.8.2008	4.9.2008
<b>Data de aprovação</b>	4.9.2008		
<b>Resultado da votação final</b>	+: -: 0:	40 0 0	
<b>Deputados presentes no momento da votação final</b>	Gabriele Albertini, Etelka Barsi-Pataky, Paolo Costa, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Stanisław Jałowiecki, Timothy Kirkhope, Dieter-Lebrecht Koch, Jaromír Kohlíček, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Reinhard Rack, Gilles Savary, Brian Simpson, Renate Sommer, Dirk Sterckx, Ulrich Stockmann, Silvia-Adriana Țicău, Yannick Vaugrenard, Roberts Zile		
<b>Suplente(s) presente(s) no momento da votação final</b>	Luigi Cocilovo, Zita Gurmai, Lily Jacobs, Anne E. Jensen, Rosa Miguélez Ramos, Vladimír Remek, Dominique Vlasto, Corien Wortmann-Kool		
<b>Data de entrega</b>	9.9.2008		