

UM TRANSPORTE MARÍTIMO MAIS SEGURO E MENOS POLUENTE NA UNIÃO EUROPEIA



ÍNDICE

| | |
|----|---|
| 1 | Preâmbulo |
| 2 | Como irá a EMSA proporcionar um valor acrescentado |
| 2 | Melhor controlo da construção e da manutenção |
| 4 | Inspecções melhores e mais consistentes |
| 6 | Melhor controlo do tráfego |
| 7 | Formação adequada dos marítimos |
| 8 | Combate à poluição |
| 10 | Aprender com os acidentes e aplicar as suas lições |
| 11 | Gestão eficaz dos resíduos dos navios |
| 12 | Maior protecção dos navios |
| 13 | Perspectivas para 2010 |
| 14 | Informações úteis |
| 14 | Organigrama |
| 16 | Historial de desenvolvimento |

Encontram-se disponíveis numerosas outras informações sobre a União Europeia na rede Internet, via servidor Europa (<http://europa.eu>)

Uma ficha bibliográfica figura no fim desta publicação

Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2006

ISBN 92-95032-08-X

© Comunidades Europeias, 2006

Reprodução autorizada mediante indicação da fonte

Printed in Italy

IMPRESSO EM PAPEL BRANQUEADO SEM CLORO

PREÂMBULO

Gostaria de iniciar esta apresentação da Agência respondendo às seguintes perguntas: O que é a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) e qual a razão da sua existência?

O transporte marítimo de grandes quantidades de mercadorias (perigosas) e de um elevado número de passageiros é uma actividade intrinsecamente perigosa, mesmo com a utilização de tecnologias modernas. Num passado recente, centenas de cidadãos da UE perderam a vida em naufrágios em “ferry ro-ro” (*Estonia*, *Herald of Free Enterprise* e *Express Samina*) e milhares de outros foram obrigados a reconstruir as suas vidas. A estas vítimas vem juntar-se um número significativo de marítimos mortos ou feridos em muitos outros acidentes, com cujas consequências tantos tiveram, também, de aprender a viver. Além disso, há muitas décadas que os cidadãos sofrem os efeitos da poluição nas suas praias, causada por derrames acidentais ou deliberados de petróleo, por navios cujo número e tamanho é cada vez maior. Como se não bastasse, todos os anos se verificam centenas de acidentes menores e milhares de incidentes com navios, impondo todos estes problemas enormes custos económicos reais e potenciais, num contexto de aumento da densidade do tráfego.

Embora as instituições da UE se ocupem destas questões há muitos anos, o naufrágio do petroleiro *Erika*, em 1999, ao largo da costa atlântica da França, e depois o naufrágio do *Prestige*, em 2002, foram a última gota de água. Estes acidentes suscitaram uma clara intensificação dos esforços para melhorar a situação, com o lançamento de várias novas iniciativas. Uma delas foi a decisão de criar uma organização que funcionasse como braço técnico e operacional dos decisores políticos comunitários, mandatada e com meios para fazer face aos muitos e variados problemas identificados, tanto naquela altura como no futuro. A EMSA foi criada nesta perspectiva e tem sido, até agora, solicitada a prestar apoio e aconselhamento técnico à Comissão Europeia e aos Estados-Membros em domínios de segurança fundamentais, bem como a acompanhar a forma como os diversos Estados-Membros e organizações estão a aplicar a

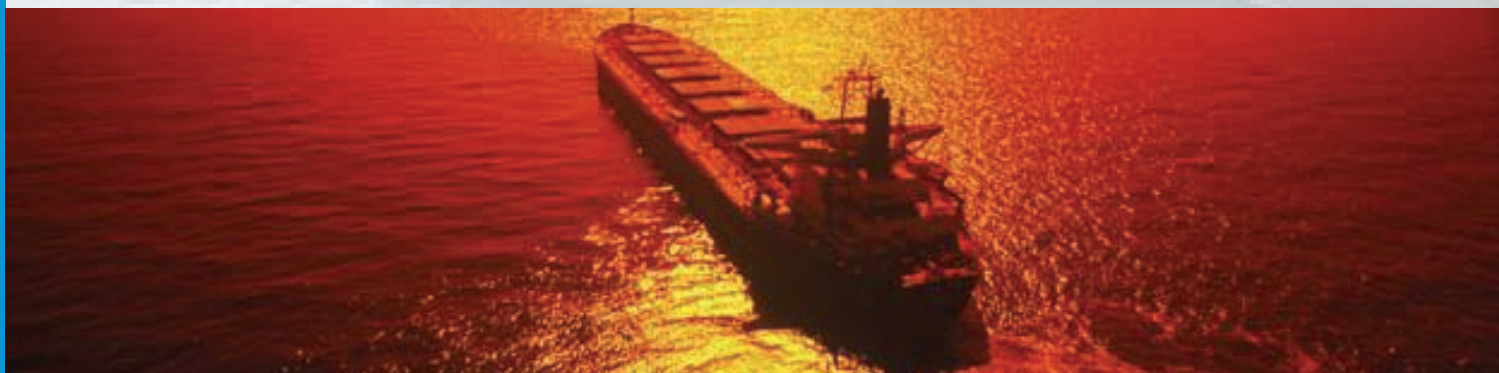


legislação comunitária. Foi, além disso, incumbida de uma missão operacional no domínio da resposta à poluição por hidrocarbonetos. O objectivo global é contribuir significativamente para uma progressiva melhoria da segurança nas águas da UE e, para o atingir, a Agência reconhece a importância fundamental de uma colaboração efectiva com muitos interesses diferentes e, em especial, com as instituições comunitárias, as autoridades dos Estados-Membros, os organismos internacionais e o sector marítimo.

Trata-se de uma missão significativa, dado o grande envolvimento da UE no transporte marítimo. Para dar uma ideia da sua amplitude, há que referir que os 25 Estados-Membros da UE têm mais de 600 portos importantes ao longo dos seus milhares de quilómetros de costa, por onde passam aproximadamente 90% do comércio externo da UE e cerca de 35% do comércio entre os Estados-Membros. No meio de tudo isto, há um número cada vez maior de petroleiros que transportam volumes crescentes de hidrocarbonetos e outras substâncias perigosas, através de zonas sensíveis como o Mar Mediterrâneo e o Mar Báltico.

A presente brochura pretende apresentar o trabalho da Agência e fornecer informações sobre as partes mais significativas do seu programa de trabalho. Muitas outras tarefas há, no entanto, que não foram mencionadas. Informações adicionais poderão ser obtidas através do sítio Web (www.emsa.europa.eu).

Willem de Ruiter
Director Executivo



COMO IRÁ A EMSA PROPORCIONAR UM VALOR ACRESCENTADO

Melhor controlo da construção e da manutenção

Para garantir que os navios sejam construídos e mantidos de acordo com os requisitos de segurança mais recentes, o seu projecto, construção e manutenção deverão ser aprovados, havendo ainda procedimentos de inspecção e certificação a observar. Os países que registam navios (Estados de pavilhão) assumem esta responsabilidade em relação aos navios que estão sob a sua jurisdição, mas podem autorizar sociedades de classificação a desempenharem algumas dessas tarefas em seu nome. As sociedades de classificação são organismos multinacionais, que emitem muitos tipos de certificados diferentes, cobrindo duas categorias principais. Os certificados de classe atestam a conformidade com as normas técnicas que as próprias sociedades estabelecem, ao passo que os certificados estatutários se referem ao cumprimento das normas internacionais. Apesar



Navio em doca seca

de existirem mais de 50 organizações que realizam esse trabalho em todo o mundo, a União Europeia apenas reconhece, neste momento, 12 sociedades de classificação. Neste número, incluem-se todas as sociedades de grande dimensão, que fiscalizam e certificam navios cuja capacidade de carga total corresponde a 90% da frota mundial de transporte de mercadorias. Os Estados-Membros da UE só estão autorizados a delegar as suas tarefas de classificação dos navios nestas 12 organizações reconhecidas.

Sociedades de Classificação avaliadas pela EMSA

| A. Reconhecidas internacionalmente pela UE | | | | |
|---|-------------|-------------|------------|-------------|
| Nippon Kaiji Kyokai-NKK (Japão) | 6059 navios | (15% mundo) | 192,7 MDwt | (21% mundo) |
| Lloyd's Register of Shipping-LR (RU) | 6056 | 15% | 176,1 | 19% |
| American Bureau of Shipping-ABS (EUA) | 4158 | 10% | 161,8 | 18% |
| Det Norske Veritas-DNV (Noruega) | 3908 | 9% | 144,5 | 16% |
| Bureau Veritas-BV (França) | 4300 | 10% | 62,7 | 7% |
| Germanischer Lloyd-GL (Alemanha) | 4143 | 10% | 60,0 | 7% |
| China Classification Society-CCS (China) | 2006 | 5% | 33,0 | 4% |
| Korean Register of Shipping-KR (Coreia) | 1312 | 3% | 25,7 | 3% |
| Russian Maritime Register-RS (Rússia) | 2537 | 6% | 14,2 | 1,6% |
| Registro Italiano Navale-RINA (Itália) | 807 | 2% | 10,3 | 1,1% |
| B. Reconhecimento limitado pela UE: | | | | |
| Hellenic Register of Shipping-HRS (Grécia) | 340 | 0,8% | 1,1 | 0,1% |
| Registo Internacional Naval-Rinave (Portugal) | 27 | 0,1% | 0,08 | 0,01% |

As sociedades na categoria A representam mais de 90% do Dwt da frota mundial de transporte de mercadorias.

Fonte: Direcção-Geral Energia e Transportes da Comissão Europeia



A principal legislação comunitária relativa às sociedades de classificação é a Directiva 94/57/CE (alterada após o desastre do navio *Erika*). A Directiva estabelece vários critérios importantes aplicáveis ao trabalho realizado pelas organizações reconhecidas pela UE, que são objecto de avaliações periódicas em nome da Comissão Europeia, a fim de garantir a manutenção dos mais elevados padrões de qualidade. Cada uma dessas sociedades de classificação deve ser avaliada de dois em dois anos, tendo a Comissão incumbido a EMSA desta tarefa. Os avaliadores da Agência visitam as sedes das sociedades e as suas delegações regionais e/ou locais, bem como navios e estaleiros.

As visitas são metodicamente preparadas e planeadas. A fim de identificar as questões mais importantes e desempenhar as suas funções de for-

ma eficiente e eficaz, a EMSA está igualmente a testar um sistema de controlo contínuo do desempenho das sociedades, baseado nos dados e informações fornecidos pelos sistemas de controlo dos Estados do porto e outras fontes. Por último, durante o ciclo de avaliação, nas visitas *in loco* e no final da avaliação, há um trabalho substancial de elaboração de relatórios. Com base nas suas conclusões, a Comissão Europeia pode exigir medidas de correcção e/ou propor sanções, caso sejam detectadas deficiências graves em termos de métodos de trabalho.

Actualmente, estão a ser envidados grandes esforços no sentido de melhorar as normas de segurança dos navios. Em consequência dos graves acidentes que se verificaram nos últimos anos, existe uma procura generalizada de navios mais robustos na comunidade de transporte marítimo internacional. As normas internacionais de segurança dos navios são desenvolvidas e estabelecidas pela Organização Marítima Internacional (OMI) e os peritos da EMSA participam nesse trabalho em nome da Comissão Europeia. Recentemente, registaram-se progressos importantes no domínio das normas aplicáveis aos petroleiros de casco duplo, incluindo a sua manutenção segura, e também na concepção dos navios graneleiros.



Inspecções melhores e mais consistentes

Para além do trabalho realizado pelos Estados de pavilhão e sociedades de classificação para garantir que os navios são adequadamente construídos e mantidos, os Estados do porto comunitários têm o dever de inspecionar os navios estrangeiros que os visitam (controlo do Estado do porto). As autoridades dos Estados-Membros efectuem inspecções frequentes nos portos, uma vez que, nos termos da Directiva 95/21/CE da UE, cada Estado-Membro é obrigado a inspecionar pelo menos 25% dos navios que entram nos seus portos anualmente. Este processo de controlo pelo Estado do porto reveste-se de particular importância para a segurança marítima porque, apesar de os Estados de pavilhão serem os principais responsáveis pelo bom estado dos seus navios, nem sempre levam esta responsabilidade tão a sério como deveriam. Quando o sistema de controlo do Estado do porto detecta deficiências graves num navio estrangeiro que nele tenha feito escala, os Estados do porto têm competência para deter os navios até que as reparações necessárias sejam realizadas e as deficiências corrigidas. Se um navio for repetidamente detido du-

rante um determinado período, pode ser-lhe recusado o acesso a todos os portos comunitários até o armador ter demonstrado que o navio está em boas condições (a denominada disposição de banimento).

Garantir que os funcionários que efectuem o controlo do Estado do porto nos Estados costeiros da UE agem de forma harmonizada, isto é, utilizam critérios uniformes de inspecção, procedimentos de informação, princípios de formação, etc., é particularmente importante. EMSA desempenha várias tarefas na área do controlo pelo Estado do porto, e os funcionários da Agência:

- efectuem visitas aos Estados-Membros para avaliar se os seus sistemas e procedimentos de controlo como Estado do porto respeitam a legislação da UE;
- publicam e actualizam a lista comunitária de navios banidos;
- prestam assistência técnica à Comissão Europeia, ajudando a melhorar as normas europeias e internacionais neste domínio;

Registo do Controlo pelos Estados do Porto UE/EEE (2004)

| País | Escalas de navios estimadas | Inspecções | Inspecionados (%) | Inspecções com deficiências | Detenções | Detidos (%) |
|---------------|-----------------------------|------------|-------------------|-----------------------------|-----------|-------------|
| Bélgica | 5 200 | 1 364 | 26,23 | 460 | 51 | 3,74 |
| Dinamarca | 2 400 | 613 | 25,54 | 227 | 27 | 4,40 |
| Finlândia | 1 245 | 351 | 27,71 | 104 | 6 | 1,71 |
| França | 6 436 | 1 773 | 27,55 | 1 041 | 59 | 3,33 |
| Alemanha | 4 704 | 1 778 | 37,80 | 865 | 60 | 3,37 |
| Grécia | 3 156 | 1 082 | 34,28 | 591 | 63 | 5,82 |
| Islândia | 313 | 80 | 25,56 | 28 | 4 | 5,00 |
| Irlanda | 1 323 | 410 | 30,99 | 211 | 20 | 4,88 |
| Itália | 6 446 | 2 422 | 37,57 | 1 657 | 346 | 14,29 |
| Países Baixos | 5 343 | 1 436 | 26,87 | 878 | 81 | 5,64 |
| Noruega | 1 800 | 681 | 37,83 | 219 | 13 | 1,91 |
| Polónia | 1 914 | 634 | 33,12 | 335 | 26 | 4,10 |
| Portugal | 2 867 | 964 | 33,62 | 556 | 63 | 6,54 |
| Eslovénia | 673 | 231 | 34,32 | 116 | 48 | 20,78 |
| Espanha | 5 932 | 2 231 | 37,61 | 1 448 | 116 | 5,20 |
| Suécia | 2 776 | 745 | 26,84 | 241 | 10 | 1,34 |
| Reino Unido | 6 286 | 1 778 | 29,29 | 1 220 | 104 | 5,85 |

- organizam acções de formação, em colaboração com os Estados-Membros, para melhorar a aplicação da Directiva;
- realizam avaliação de risco e estudos estatísticos, a fim de obterem resultados que possam ser utilizados no desenvolvimento de objectivos e procedimentos que melhorem continuamente o desempenho do controlo dos Estados do porto comunitários.

Este é um dos diversos domínios em que a EMSA opera em nome da Comissão Europeia e lado a lado com os Estados-Membros. Também interage estreitamente com o Memorando de Acordo de Paris, que é constituído por 22 administrações marítimas participantes e visa harmonizar os controlos pelo Estado do porto em todas as águas dos Estados costeiros europeus e da bacia do Atlântico Norte.



Exercício com embarções **salva-vidas**



Vasta **corrosão** dos elementos estruturais de alguns navios



Melhor controlo do tráfego

São mais de 20 000 os navios comerciais que navegam em simultâneo em águas europeias. Com tantos navios a carregar e a descarregar nos portos da Europa, as informações sobre a carga, os dados sobre a segurança dos navios e os portos de destino tem um interesse vital para a segurança marítima, a protecção do ambiente marinho e para os agentes económicos. Estas informações são, porém, tratadas por inúmeros intervenientes ao nível local e nacional. Muitas vezes, o intercâmbio de informações é difícil porque organismos como as autoridades portuárias compilam, armazenam e transferem os dados de forma diferente, e muitos têm sistemas de TI incompatíveis. As informações são transmitidas de diferentes maneiras, muitas vezes por fax, telefone ou correio electrónico.

É por isso que os Estados-Membros e a Comissão Europeia têm vindo a colaborar, desde 2002, no desenvolvimento de uma solução para estes problemas de intercâmbio de informações e na aplicação da Directiva 2002/59/CE da UE, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios. Desenvolveram, assim, uma rede pan-europeia denominada SafeSeaNet, destinada a harmonizar o modo de intercâmbio dos dados marítimos.

A SafeSeaNet interliga um grande número de autoridades marítimas de toda a Europa, todas com os seus próprios sistemas de TI e formas de armazenar e aceder aos dados. O sistema liga estas diferentes bases de dados numa rede e acompanha as informações através de um sistema central de indexação. Este índice (que é gerido pela EMSA no centro de dados da Comissão Europeia no Luxemburgo) armazena referências da localização dos dados e não os dados propriamente ditos. As autoridades nacionais competentes, designadas por cada Estado-Membro, são globalmente responsáveis pelo correcto funcionamento do sistema no seu país. As informações contidas nas



Sala de controlo do VTS

mensagens são reunidas a partir de várias fontes locais, as denominadas autoridades locais competentes, como os centros costeiros e as autoridades portuárias.

Os utilizadores autorizados acedem aos dados que necessitam enviando um pedido (num formato específico), que é utilizado pelo índice central para localizar e extrair os dados do fornecedor em causa e posteriormente enviados à pessoa que apresentou o pedido. O sistema é flexível e fácil de utilizar, está disponível a qualquer hora e dá uma resposta rápida a qualquer pedido de informação.

Uma maior precisão na gestão das notificações e no acompanhamento dos navios ajudará a prevenir os incidentes de poluição permitindo uma identificação precoce dos navios de risco. Esta será possível porque o SafeSeaNet dá acesso a relatórios sobre o comportamento de cada navio (acidentes, poluição, violação das regras de navegação, etc.) e informações pormenorizadas sobre os materiais perigosos que um navio transporta. Conhecer o destino desse navio e o que transporta permitirá reduzir o tempo de reacção às emergências, caso o pior aconteça. Por último, mas não menos importante, o SafeSeaNet conduzirá à simplificação dos processos nos portos e a bordo dos navios que, por seu turno, reduzirá o volume de trabalho a executar, bem como os custos.

6



Simulador para formação

Formação adequada dos marítimos

Estima-se que cerca de 80% dos acidentes ocorridos no mar sejam causados por erro humano. Um exemplo notório é o caso dos oficiais de ponte que tomam decisões erradas, especialmente em condições de navegação e/ou meteorológicas difíceis. Podem, também, verificar-se acidentes devido a avarias nas máquinas, ou outros equipamentos, que a tripulação não consegue corrigir rapidamente. É, por isso, vital que os marítimos recebam uma formação de acordo com os mais elevados padrões.

É importante referir, porém, que cerca de 75% dos marítimos que trabalham em navios registados na UE são originários de países terceiros e fazem a sua formação em escolas não comunitárias. Além disso, a bordo dos navios registados em Estados-Membros da UE trabalham nacionais de mais de 40 países terceiros diferentes. Esta circunstância torna mais difícil avaliar a qualidade/valor da sua formação e das suas qualificações e, logo, garantir um desempenho dos navios compatível com a segurança e o ambiente. Para permitir um controlo eficaz da situação, a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW) da OMI confere aos países que registam navios competências para verificarem a qualidade da formação nos países de onde são originárias as tripulações desses navios.

Esta possibilidade de realizar avaliações é fundamental, mas se cada Estado-Membro da UE avaliasse individualmente todos os estabelecimentos de ensino náutico de cerca de 40 países terceiros os resultados seriam muito ineficientes. Foi, então, decidido que esse trabalho deveria realizar-se a nível central, tendo sido delegado na Comissão Europeia, que por sua vez delegou as tarefas técnicas na EMSA. Esta decisão não só assegura uma eficiência muito maior, como também garante uma abordagem de avaliação coerente.

Em cada cinco anos, os peritos da EMSA avaliam o sistema de ensino de cada país terceiro que formou os marítimos empregues a bordo de navios registados na UE. Isto equivale, na prática, a 8 a 12 avaliações por ano, seguidas de uma análise da situação para verificar se o número e a profundidade das avaliações são suficientes. A EMSA tem, assim, um papel fundamental em garantir que os marítimos de países terceiros tenham uma formação compatível com os requisitos da Convenção STCW.

Oferta de marítimos de países terceiros

| Países terceiros fornecedores de navios com pavilhões da UE | | Países terceiros fornecedores do transporte marítimo mundial | | |
|---|-----------------|--|----------------|--------------------|
| País | % de marítimos* | País | % de marítimos | N.º de marítimos** |
| Filipinos | 46,5 | Filipinas | 28,5 | 206 000 |
| Ucrânia | 11,4 | Rússia | 7,3 | 53 000 |
| Rússia | 9,0 | Ucrânia | 6,2 | 45 000 |
| Roménia | 4,7 | China | 5,4 | 39 000 |
| Índia | 4,5 | Índia | 5,0 | 36 000 |
| Indonésia | 3,1 | Coreia do Sul | 2,5 | 18 000 |
| Turquia | 3,0 | Croácia | 2,3 | 17 000 |
| Bulgária | 2,6 | Roménia | 2,0 | 14 000 |

* % de marítimos originários de países terceiros a trabalhar em navios registados na UE vindo do país indicado.

** Tais dados ainda não estão disponíveis para os marítimos que trabalham em navios registados na UE.

A nível mundial há 724 000 marítimos, no total, a trabalhar em navios mercantes (92 000 em navios de cruzeiro)

Fonte: Universidade de Cardiff (SIRC) 2002

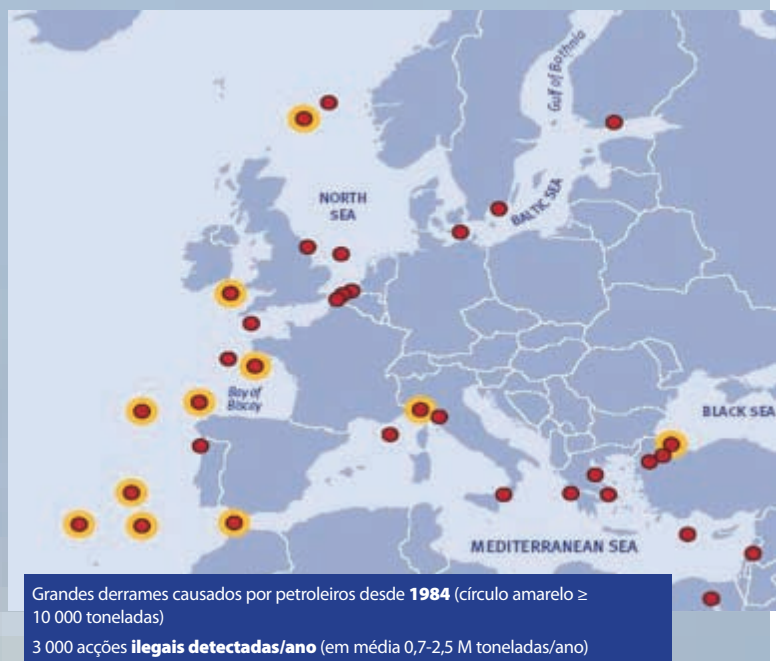
Combate à poluição

Futuramente, desastres de poluição envolvendo hidrocarbonetos podem ocorrer de novo produzindo um forte impacto no ambiente, nas economias locais e nas pescas. O aumento do número e dimensão dos petroleiros agravará os níveis de risco e de tráfego nas principais rotas marítimas, como as do Báltico e do Mar Negro/Mediterrâneo, prevendo-se uma substancial intensificação nos próximos anos. Para essa situação contribuirá fortemente o crescimento das exportações russas de crude. Do ponto de vista financeiro, não devemos esquecer que se gastaram muito mais de mil milhões de euros só para fazer face às consequências dos desastres do Erika e do Prestige.

As graves consequências financeiras e ecológicas de um grande derrame de hidrocarbonetos podem ser consideravelmente reduzidas retirando os hidrocarbonetos do mar antes que atinjam as praias. Contudo, o desastre do Prestige, em 2002, demonstrou claramente que não existem na Europa navios suficientes de combate à poluição com capacidade de enfrentar eficazmente os grandes derrames.

8

Neste contexto, a EMSA foi incumbida de criar uma rede de navios, equipamentos e outros recursos para ajudar os Estados-Membros a combaterem a poluição causada pelos navios. Numa primeira fase, procurou-se obter uma correcta compreensão da situação existente, reunindo-se, para o efeito, um grande volume de informações provenientes dos países costeiros da UE. Traçou-se, deste modo, um panorama preciso das capacidades e responsabilidades existentes nos diversos países, bem como dos pontos fortes e fracos apresentados pelo sistema actual, ao longo de toda a costa. As informações serviram de base ao “Plano de Acção de Preparação e Resposta em



caso de Poluição por Hidrocarbonetos”, que pretende dar um apoio suplementar aos Estados-Membros, nas áreas em que haja maior necessidade. Nesta base, a Agência contrata navios comerciais que podem ser rapidamente transformados em navios de recuperação de petróleo, com equipamentos modernos. Estes navios realizam, normalmente, outras actividades quotidianas, mas têm a capacidade de carregar equipamento e responder rapidamente aos derrames, quando necessário.



Recolha de hidrocarbonetos com “braços de dragagem” (sweeping arms)





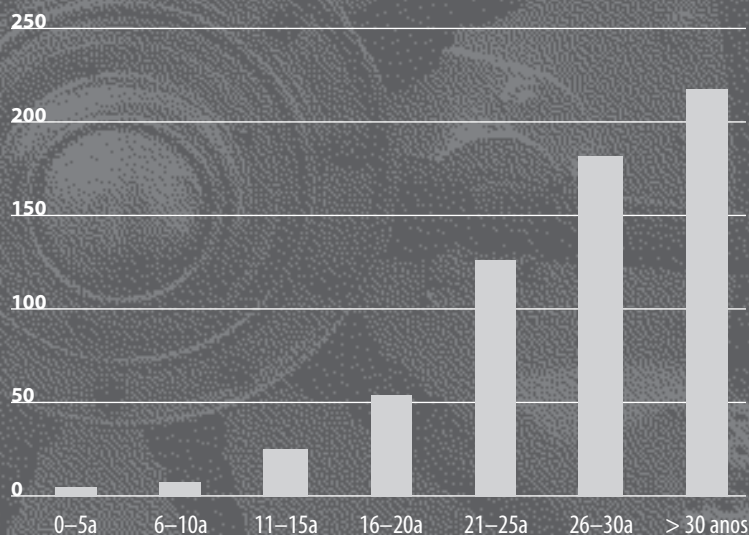
O plano de acção está a ser aplicado em duas fases diferentes. A Fase I, para a qual se celebraram contratos em 2005, envolve a disponibilização de navios, a partir de Março de 2006, no Mar Báltico, na costa atlântica, nos acessos ocidentais ao Canal da Mancha e no Mar Mediterrâneo. A Fase II envolve um reforço da rede e a sua expansão de modo a abranger o Mar Negro, a partir de 2007.

A EMSA também tem responsabilidades no apoio à vigilância contra a poluição, dada a necessidade de um sistema operacional ao nível da UE para a detecção de marés negras através de imagens de satélite. A médio ou longo prazo, esse sistema deverá facilitar a identificação e a captura dos responsáveis pela poluição das águas das costas da UE. A Agência pretende tornar-se o ponto focal que permita à Comissão Europeia e aos Estados-Membros obterem imagens, dados e outras informações destinados a apoiar as suas actividades de luta contra a poluição marítima. A Agência também promoverá a cooperação e difundirá co-

nhecimentos e melhores práticas neste domínio. O objectivo global é contribuir para a protecção eficazmente de toda a costa da UE contra os derrames acidentais e deliberados de petróleo e outros poluentes.



Perdas de navios por grupo de idade (2000-2005)



Aprender com os acidentes e aplicar as suas lições

Muito embora as águas da UE sejam agora, de um modo geral, mais seguras do que no passado, ainda ocorrem centenas de acidentes e incidentes todos os anos. Consequentemente, para que a segurança não cesse de melhorar, é fundamental que continuemos a aprender com eles, quando se verificarem. Os Estados-Membros da UE têm investigado os acidentes com este intuito, mas as abordagens utilizadas na União variam muito. Torna-se, portanto, evidente que, para melhorar a situação, se deve procurar implantar um sistema coerente, de elevada qualidade, que seja capaz de investigar todos os acidentes e incidentes e que permita um amplo acesso aos resultados dessa investigação. Se assim se fizer, conheceremos melhor as causas e os efeitos e esse conhecimento permitirá que a comunidade marítima tome medidas de correcção mais eficazes.



Consequências de **atingir** a ponte

De acordo com o Regulamento (CE) n.º 1406/2002 que a instituiu, a EMSA tem a missão de desenvolver uma metodologia comum de investigação dos acidentes marítimos, para ser utilizada em todos os Estados-Membros. Quando estiver concluída, esta metodologia assegurará a adopção de uma abordagem mais coerente à escala da UE e o processo da sua elaboração terá o mérito adicional de disseminar amplamente as melhores práticas entre todas as entidades que investigam os acidentes.

Outra tarefa fundamental atribuída à EMSA é a construção e a manutenção de uma base de dados comunitária sobre os acidentes marítimos, que conterá dados fornecidos pelos Estados-Membros num formato comum. Esta será a mais importante fonte de informação sobre acidentes da Europa, utilizada pela União Europeia e os Estados-Membros para apoiar o futuro processo de tomada de decisões em matéria de segurança marítima.



O **Prestige** afunda-se sob as ondas

Ilustração dos níveis indicativos de resíduos produzidos pelos navios

| Tipo de Resíduos | Tipo de Navio | Resíduos produzidos |
|---|---|--|
| Lamas * | Navios que consomem fuelóleo pesado Navios que consomem gasóleo marítimo | 1,5 - 2% do consumo 0,5% do consumo |
| Águas residuais com resíduos de hidrocarbonetos | Navio médio (c/ 30 000 Dwt) | c. 20 m3/mês |
| Resíduos da tripulação | Todos | 3 kg/pessoa/dia |
| Resíduos da carga** | Navio de carga geral típico*** | 49,3 kg/dia |

* O graneleiro médio de 35 000 GT panamax (navio médio típico):

- consome cerca de 35 toneladas de combustível por dia;
- produz cerca de 0,7 toneladas de lamas por dia.

** Isto refere-se ao Anexo V da Convenção MARPOL. NB: Os resíduos da carga não se incluem nos resíduos gerados pelo navio.

*** Outros tipos de navios geram significativamente menos resíduos da carga.

Fontes: Organização Europeia dos Portos Marítimos: Plano de Gestão dos Resíduos Produzidos pelos Navios (2000); Workshop sobre os meios portuários de recepção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga (2001).

Gestão eficaz dos resíduos dos navios

Em virtude do enorme número de navios que fazem escala nos portos da UE e de todos os outros que passam por águas da UE, ou nas proximidades, sem fazer escala, a gestão dos resíduos dos navios constitui um grande problema. Todas estas embarcações podem optar entre depositar os resíduos gerados nos navios e os resíduos da carga em instalações portuárias ou descarregá-los no mar, e, na prática, fazem ambas as coisas regularmente. Tendo em conta as recentes e futuras tendências de crescimento do tráfego de navios e do transporte de mercadorias, tornou-se evidente que, a continuação dos actuais níveis de descarga ilegal no mar poderá ser desastrosa para o ambiente marinho (em especial em zonas marítimas semi-fechadas como as regiões do Báltico, do Mediterrâneo e do Mar Negro). Em consequência, estão a procurar-se formas de garantir que a descarga dessas substâncias se faça em instalações portuárias apropriadas.

Os armadores e operadores afirmam, por seu turno, que as instalações de recepção dos resíduos nos portos são muitas vezes inadequadas e que, quando existem, praticam frequentemente pre-

ços inaceitavelmente elevados. Os portos estão, por isso, a ser incentivados a criar instalações adequadas a preços razoáveis. Estes esforços são apoiados pela legislação e, neste caso, a Directiva 2000/59/CE (conjuntamente com a Convenção MARPOL sobre a poluição marítima) tem o objectivo específico de reduzir as descargas ilegais no mar. A directiva incumbe os Estados-Membros de garantirem a disponibilidade de meios adequados de recepção dos resíduos nos seus portos, mas dá-lhes bastante liberdade para que os criem da forma mais conveniente.

A EMSA está presentemente a avaliar, em estreita cooperação com a Comissão Europeia, se os objectivos da Directiva relativa aos meios portuários de recepção dos resíduos foram cumpridos. Em apoio destas actividades, estão a realizar-se estudos e organizam-se *workshops* para ajudar a divulgar as melhores práticas. Também estão a ser recolhidas informações sobre os regimes tarifários aplicados nos Estados-Membros, para que se possa traçar um panorama exacto dos diversos sistemas e possibilitar, assim, uma tomada de decisões plenamente informada em futuros processos legislativos.



O **Limburg** depois do ataque terrorista ao largo de **Aden**

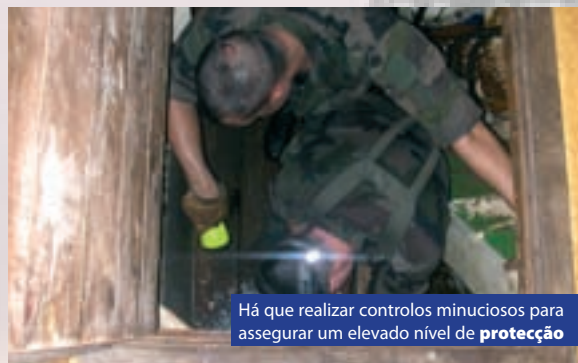
Maior protecção dos navios

À semelhança de outros modos de transporte, sempre foi necessário garantir níveis de protecção adequados a bordo dos navios e nos portos, mas desde os ataques terroristas de Nova Iorque, Madrid, Londres e outras cidades, passou a dar-se muito mais prioridade a este tema. A partir de 11 de Setembro de 2001, em particular, redobram-se os esforços para criar um ambiente mais seguro para os transportes marítimos, não só nos Estados Unidos, mas também na UE e noutras regiões do mundo.

Apesar de, na UE, a manutenção da protecção sempre ter competido, sobretudo, aos Estados-Membros, o terrorismo é uma questão fundamentalmente internacional e, consequentemente, as vastas exigências transfronteiriças que lhe estão associadas são crescentemente abordadas ao nível comunitário. Passou, assim, a ser adoptada legislação comunitária para enfrentar esses problemas e, no sector marítimo, foi aplicado o Regulamento (CE) n.º 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março de 2004, relativo ao reforço da protecção dos navios e das instalações portuárias, a fim de garantir, na medida do possível, níveis adequados de protecção nos navios e portos de todos os Estados-Mem-

bros da União. O principal objectivo deste regulamento é transpor os requisitos do Código Internacional de Protecção dos Navios e dos Portos (ISPS) para o direito comunitário.

Neste contexto, a principal função da EMSA é prestar apoio técnico à Comissão Europeia no acompanhamento da aplicação das medidas de protecção relativas aos navios nos Estados-Membros. Para o efeito, e no âmbito de uma equipa da Comissão Europeia, o pessoal da Agência inspeciona *in loco* as organizações responsáveis pela protecção dos navios, as empresas envolvidas e as organizações de protecção reconhecidas que procedem à certificação necessária. A fim de garantir que as inspecções sejam efectuadas de forma coerente e com uma elevada qualidade, a EMSA assiste a Comissão no desenvolvimento de uma metodologia adequada.



Há que realizar controlos minuciosos para assegurar um elevado nível de **protecção**



Alvos vulneráveis



PERSPECTIVAS PARA 2010

A EMSA é uma agência muito jovem, cujas actividades apenas foram iniciadas em Maio de 2003 por um grupo pioneiro de seis pessoas. Desde então, registaram-se muitos progressos na criação de uma organização capaz de realizar as tarefas que a legislação da UE lhe confia e que será significativamente reforçada até 2010. O ano de 2006 tem especial importância, pois será neste ano que a Agência mudará de Bruxelas para Lisboa, Portugal, a sua sede oficial e definitiva.

Até 2010, espera-se que as tarefas fundamentais da Agência se consolidem e expandam. Todas as actividades relacionadas com a correcta aplicação da legislação comunitária no domínio da segurança marítima e da prevenção da poluição continuarão a ser prioritárias neste período.

Encontrar soluções para os problemas comuns, num contínuo diálogo com peritos dos Estados-Membros, a Comissão Europeia e o sector (se for caso disso) é o objectivo fulcral das actividades da Agência. Trata-se de um processo muito dinâmico, pois o número de Estados-Membros está a crescer e a variedade dos temas que exigem uma

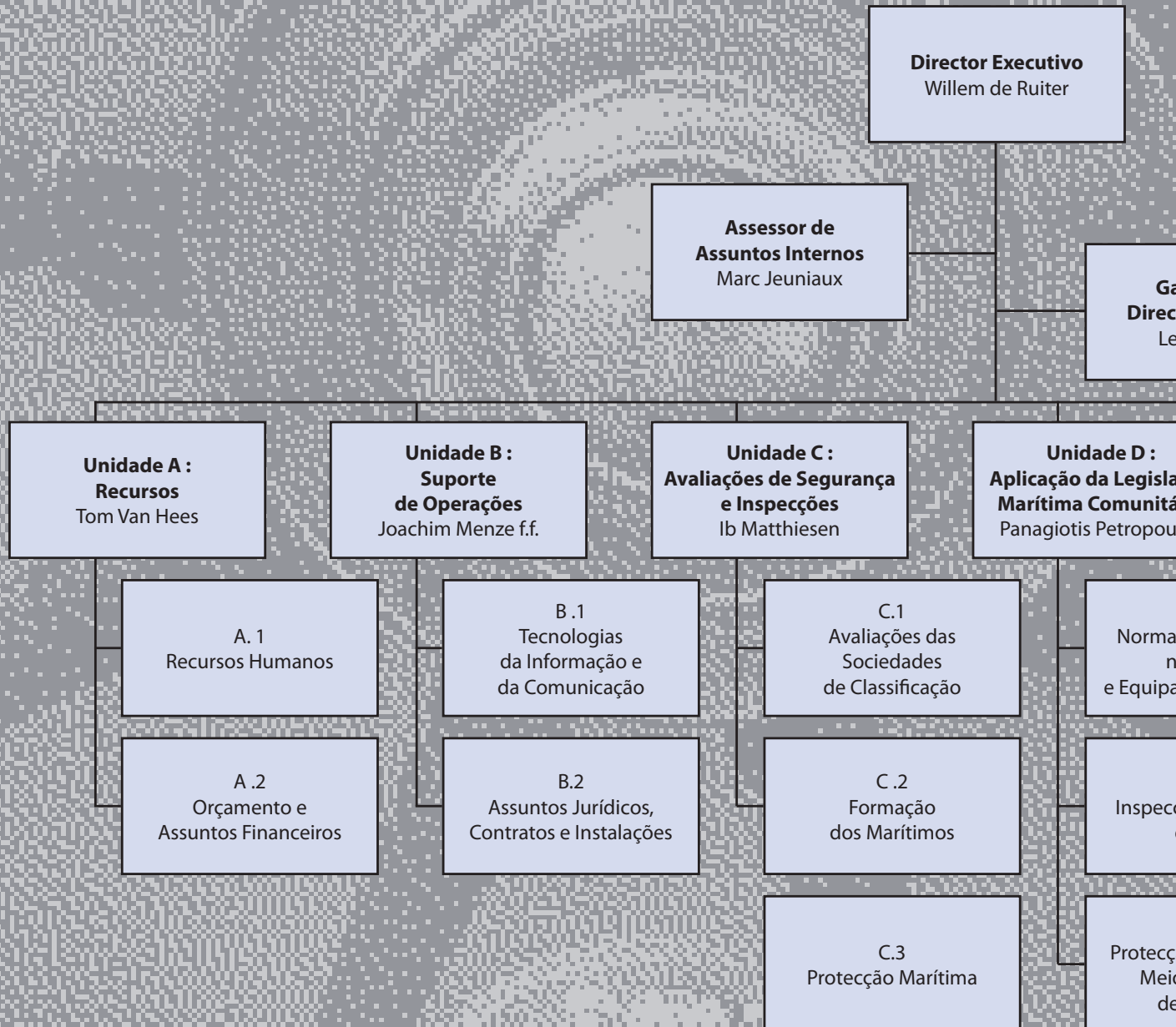
abordagem comum à escala internacional e comunitária está também a aumentar. Neste contexto, poderão ser atribuídas novas funções à Agência, designadamente nos casos em que as actividades das autoridades responsáveis pela segurança marítima e dos serviços de protecção (combate ao terrorismo, controlo das fronteiras, etc.) se sobrepõem, criando espaço para uma nova evolução, bem como para uma cooperação e uma integração reforçadas.

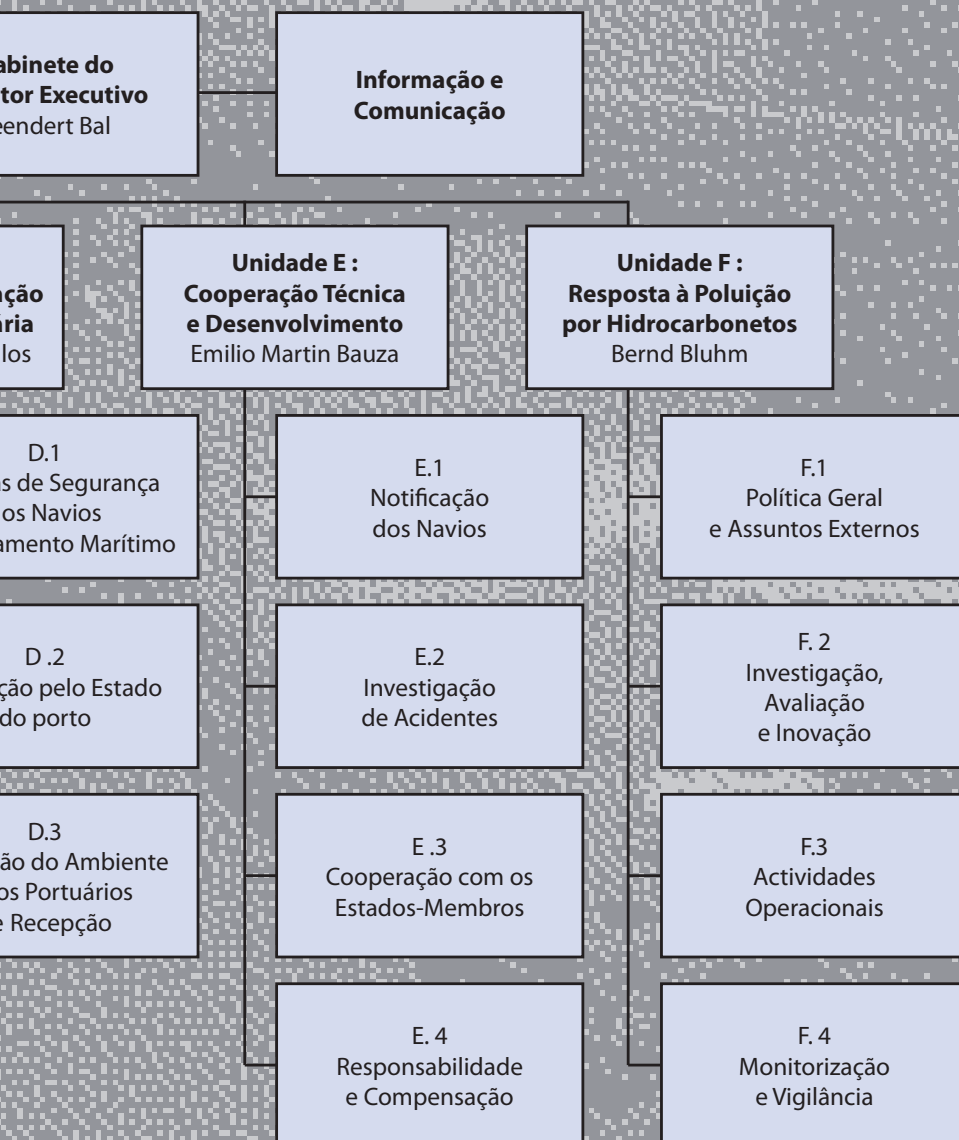
A EMSA está inteiramente preparada para desempenhar o seu papel no esforço geral para garantir um transporte marítimo mais seguro e mares mais limpos na União Europeia e em seu redor.



INFORMAÇÕES ÚTEIS

Organigrama





Historial de Desenvolvimento

- 6/12/2000:** A Comissão Europeia propõe ao Conselho e ao Parlamento a criação de uma Agência Europeia da Segurança Marítima no âmbito do “pacote” Erika II.
- 27/6/2002:** Publicação no *Jornal Oficial* do Regulamento (CE) n.º 1406/2002 que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA).
- 4/12/2002:** Primeira reunião do Conselho de Administração da EMSA, com a presença da Comissária Loyola de Palacio.
- 29/1/2003:** Nomeação do Director Executivo, do Presidente e do Vice-Presidente do Conselho de Administração.
- 1/5/2003:** O Director Executivo toma posse e começa a desenvolver a Agência.
- 13/12/2003:** Os Chefes de Estado e de Governo decidem estabelecer a sede da Agência em Lisboa.
- 3/2/2004:** Primeira avaliação de uma sociedade de classificação.
- 25.6.2004:** O Conselho de Administração adota política de visitas aos Estados-Membros.
- 13/7/2004:** Primeira visita a um país candidato para avaliar os seus progressos na aplicação da legislação marítima da UE.
- 28/7/2004:** A EMSA assina um memorando de acordo com o Governo português e o Observatório da Droga e da Toxicodependência sobre o estabelecimento das sedes das duas entidades europeias em Lisboa.
- 20/10/2004:** A responsabilidade técnica pelo sistema SafeSeaNet de controlo dos navios e da carga é transferida da Comissão Europeia para a EMSA.
- 22/10/2004:** O Plano de Acção de Preparação e Resposta em caso de Poluição por Petróleo é aprovado pelo Conselho de Administração da EMSA na sua 9.ª reunião, realizada, pela primeira vez, em Lisboa.
- 22.11.2004:** Primeira visita a um Estado-Membro para avaliar os sistemas e procedimentos de controlo do Estado do porto.
- 5/3/2005:** Lançamento do processo formal de adjudicação dos contratos relativos aos navios de recuperação de petróleo no *Jornal Oficial*, com um “Convite à manifestação de interesse.”
- 10.5.2005:** Primeira visita a um novo Estado-Membro no âmbito da prestação de assistência técnica aos Estados-Membros.
- 25/5/2005:** A Comissão Europeia propõe que se conceda à Agência um envelope financeiro de 154 milhões de euros, para um período de 7 anos (2007-2013), de modo a que esta possa combater a poluição causada por navios.
- 13.6.2005:** Primeira visita a um país terceiro para avaliar os estabelecimentos e métodos de ensino náutico.
- 25.10.2005:** Início dos ensaios da base de dados sobre acidentes marítimos.
- 25.11.2005:** Assinatura da primeira série de contratos relativos aos navios de recuperação de petróleo.

Agência Europeia da Segurança Marítima

Um Transporte Marítimo mais Seguro e menos Poluente na União Europeia

Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias

2006 — 16 p. — 21 x 29,7 cm

ISBN 92-95032-08-X

Ilustrações:

AFCAN, Alstom, BP, Douanes Françaises, ESPO, Comissão Europeia, GDF, ITOPE, LAMOR, Le Cedre, Louis Dreyfus, Maersk, Guarda Costeira dos Países Baixos, Memorando de Acordo de Paris, Porto de Marselha, SIRC, Administração Marítima Sueca, Tankship Management Ltd, TRYG Insurance, US Coastguard

Sítio web: www.emsa.europa.eu

