



UM TRANSPORTE MARÍTIMO DE QUALIDADE,  
MARES MAIS SEGUROS



OCEANOS MAIS LIMPOS

# ÍNDICE

- 1 PREÂMBULO
- 2 INTRODUÇÃO
- 4 AMBIENTE
  - Protecção do ambiente
    - Gestão eficaz dos resíduos dos navios
    - Reduzir a poluição atmosférica
    - Controlo do desmantelamento
    - Formação e cooperação
- 6 NAVIOS E PORTOS
  - Melhor controlo da construção e da manutenção
    - Coerência do Controlo pelo Estado do Porto
  - Formação adequada dos marítimos
- 8 MARÍTIMOS
- 10 COMBATE À POLUIÇÃO
  - Combate à poluição causada por hidrocarbonetos
    - MAR-ICE, CleanSeaNet
- 14 TRÁFEGO
  - Melhor seguimento dos navios e vigilância marítima
    - Seguimento de navios fora das águas europeias
    - Integração dos sistemas de vigilância marítima
- 16 PERSPECTIVAS PARA 2015



Muitas outras informações sobre a União Europeia estão disponíveis na rede Internet, via servidor Europa (<http://europa.eu>). Uma ficha bibliográfica pode ser encontrada no fim desta publicação.

Lisboa: Agência Europeia da Segurança Marítima, 2009.  
©Agence européenne pour la sécurité maritime, 2009  
Ver autoria das ilustrações no interior da contracapa.  
Reprodução autorizada mediante indicação da fonte.

Impresso em Belgica.  
Impresso em papel branqueado sem cloro.

Bem-vindo à Agência Europeia da Segurança Marítima. A presente brochura permite-lhe encontrar resposta para as seguintes perguntas: "O que é a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA)?", "Por que foi criada?" e "Que funções desempenha?"

Para começar, há que inserir as actividades da Agência no contexto mais geral da segurança marítima. O transporte marítimo de grandes quantidades de mercadorias e de um elevado número de passageiros é uma actividade intrinsecamente perigosa, mesmo com a utilização das tecnologias modernas. Num passado recente, centenas de cidadãos da UE perderam a vida em acidentes com ferry-boats (Estonia, Herald of Free Enterprise e Express Samina). Milhares de outros ficaram feridos, ou perderam familiares ou amigos no mar. Para os que exercem a sua vida profissional no transporte marítimo, os riscos ainda são maiores. Os marítimos estão frequentemente expostos a riscos de morte ou lesão.

Os incidentes de navegação também podem afectar a vida das pessoas de outras formas. Há muitas décadas que as praias da Europa sofrem os efeitos devastadores da poluição causada por derrames acidentais ou deliberados de petróleo, provenientes de navios. O transporte de mercadorias perigosas é cada vez mais frequente e realizado por navios cujo número e dimensão não cessam de aumentar. Além disso, todos os anos se verificam milhares de acidentes e incidentes menores com navios nas águas comunitárias, envolvendo enormes custos económicos, reais e potenciais, num espaço em que a densidade do tráfego continua a crescer.

Os perigos do mar não constituem novidade e muitas autoridades – incluindo a Organização Marítima Internacional (OMI) e, mais recentemente, as instituições da UE – já se ocupam destas questões há muitos anos. Contudo, as questões relativas à segurança marítima foram postas bruscamente em evidência pelo naufrágio do petroleiro "Erika", ao largo da costa francesa, em 1999, e depois pelo naufrágio do petroleiro "Prestige" ao largo da costa espanhola, em 2002. Estes acidentes suscitaram a decisão de criar um novo organismo da União Europeia que funcionasse como braço técnico e operacional dos decisores políticos comunitários. Esta organização teria de fazer face aos muitos e variados desafios à segurança marítima identificados, tanto naquela altura como no futuro.

A EMSA foi criada nesta perspectiva, em 2003, e tem sido 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 missões operacionais no domínio da resposta à poluição por hidrocarbonetos, da vigilância por satélite e da Identificação e Seguimento de Navios a Longa Distância (LRIT). O objectivo global é contribuir significativamente para uma progressiva melhoria da segurança nas águas da UE e, para o atingir, a Agência colabora com muitos interesses diferentes e, em especial, com as instituições comunitárias, as autoridades dos Estados-Membros, os organismos internacionais e o sector marítimo em geral.

Trata-se de uma missão significativa, dado o grande envolvimento da UE no transporte marítimo. Os 27 Estados-Membros da UE têm 1200 portos comerciais e 100 000 quilómetros de costa. Por estes portos passam aproximadamente 90% do comércio externo da UE e cerca de 40% do comércio entre os Estados-Membros. Por eles passa também um tráfego anual de 400 milhões de passageiros. Neste contexto, 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, o Mar Báltico, o Mar Negro e o Ártico.

A presente brochura constitui uma apresentação sucinta da EMSA, fornecendo uma descrição geral das nossas tarefas e actividades mais significativas. Naturalmente, não é exaustiva e muitas tarefas não são mencionadas. Para obter mais informações sobre a nossa actividade, convidamo-lo a visitar o sítio Web da EMSA ([www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu)).

Nos últimos anos, a globalização originou um aumento do comércio mundial que, por sua vez, causou uma expansão considerável do transporte marítimo. Consequentemente, o aumento tráfego, cria a necessidade de uma maior vigilância da segurança marítima.

Não obstante a actual crise económica, o número de navios e o volume de mercadorias por eles transportadas são os mais elevados dos últimos 20 anos. A necessidade de distribuir mercadorias por todos os mercados mundiais suscitou uma maior utilização dos navios existentes e aumentou a procura de novos navios e de tripulações qualificadas. Em 2008, 22752 navios mercantes visitaram portos europeus (um aumento de 3,9% relativamente a 2007). Nesse ano, registaram-se 694 500 movimentos portuários de navios que navegavam em águas europeias (+5,8% em comparação com 2007).

Uma vez que mais de 80% do comércio mundial se faz por via marítima, o transporte marítimo continua a ser a espinha dorsal do comércio internacional. À União Europeia, principal exportador do mundo e segundo maior importador a nível mundial, fornece serviços de transporte entre a Europa e o resto do mundo, bem como entre países terceiros de todas as regiões do planeta. Estima-se que mais de três milhões de pessoas trabalham directamente no sector do transporte marítimo e fluvial europeu, gerando um volume de negócios na ordem de 200 000 milhões de euros, com um valor acrescentado total de aproximadamente 100 000 milhões de euros.

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 (Quadro 1). É, pois, fundamental que aprendamos com eles, quando eles se verificam, para continuarmos a melhorar a segurança marítima e os resultados obtidos nesta matéria. Os acidentes notificados têm vindo a aumentar constantemente nos últimos anos, reflectindo o maior número de navios em circulação e a maior densidade do tráfego. Actualmente, para além das más condições meteorológicas, a maioria dos acidentes é atribuída a factores humanos, como a formação insuficiente, a redução do número de tripulantes e a fadiga, os quais estão a ser objecto de medidas por parte dos responsáveis pela segurança marítima. Outros factores, tais como as preocupações com as alterações climáticas, os habitats marinhos e as ameaças à segurança, estão a definir a agenda política dos legisladores de todo o mundo.

A Organização Marítima Internacional (OMI, [www.imo.org](http://www.imo.org)) é o legislador mundial. Trata-se de uma agência das Nações Unidas que reúne 168 Estados de todo o mundo para determinar o melhor tipo de abordagem para garantir um transporte marítimo seguro e limpo no ambiente competitivo de um sector à escala global. Os Estados representam os seus interesses nacionais, nomeadamente as suas frotas de navios mercantes e são, em geral, designados como “Estados de pavilhão”. Todos os Estados Membros da UE estão representados na OMI, com sede em Londres. A OMI estabelece as regras aplicáveis à construção dos navios, à sua manutenção, exploração, tripulação e, por fim, ao seu desmantelamento.

A nível da UE, a Comissão Europeia transpõe as normas internacionais decididas pela OMI para leis vinculativas e aplicáveis, o que demonstra o grande empenhamento da Comissão Europeia e dos Estados-Membros da UE nas questões relativas à segurança marítima. Juntamente com a preocupação de garantir que os navios são construídos, mantidos e explorados em conformidade com as regras internacionais, a protecção do ambiente também constitui uma questão premente para o sector marítimo. A evolução do tráfego de navios e de mercadorias, associada a indícios crescentes dos riscos ambientais envolvidos e à mutação das práticas industriais, suscitaram iniciativas indispensáveis para reduzir os diversos tipos de poluição e de emissões dos navios.

Várias iniciativas em matéria de segurança marítima permitiram diminuir significativamente a poluição accidental com hidrocarbonetos nas águas comunitárias e em seu redor, nos últimos anos. No entanto, estima-se que cerca de 80% da poluição total causada pelos navios tem origem em descargas operacionais, isto é, descargas de óleos usados ou resultantes de operações de lavagem dos tanques. Muitas delas são deliberadas e violam as regras internacionais. Importa não esquecer também que a possibilidade de ocorrerem outras catástrofes está sempre presente.

Desde a sua criação, em 2003, a EMSA tem vindo a trabalhar na prevenção, na aplicação da lei e na resposta à poluição. Para o efeito, avalia a aplicação na prática e o impacto das actuais regras comunitárias, além de fornecer à Comissão Europeia e aos seus Estados-Membros a assistência e as competências necessárias para aplicarem adequadamente a legislação comunitária em todos os domínios da segurança marítima.

A EMSA presta consultoria técnica sobre várias questões relacionadas com a segurança marítima à Comissão e aos Estados-Membros, quando estes

# INTRODUÇÃO

elaboram novos instrumentos legislativos, e contribui para coordenar as posições dos Estados Membros da União quando se debatem determinados temas na OMI. Aquando da aprovação de uma nova lei relativa à segurança marítima, a EMSA controla a sua conformidade com as leis internacionais e europeias, apoiando a Comissão Europeia ao verificar a forma como os requisitos da legislação se traduziram em termos práticos.

## Quadro 1. Acidentes e poluição

Número total de acidentes com navios notificados em redor das águas europeias, 2004–2008

Ano	2004	2005	2006	2007	2008	Total
<b>Número total de acidentes notificados</b>	593	659	740	990	1037	<b>4019</b>
<b>Acidentes graves</b>	194	233	319	471	360	<b>1577</b>
<b>Causadores de poluição</b>	30	21	19	24	36	<b>130</b>

Fonte: Base de dados Marinfo da EMSA/ Lloyds Marine Intelligence Unit.

Por motivos de segurança, há uma necessidade crescente de vigiar atentamente todos os movimentos de navios em águas europeias e de integrar os diversos sistemas de informação. São necessárias informações exaustivas sobre os movimentos dos navios, as cargas que transportam, os interesses que lhes estão subjacentes, a sua tripulação, etc., a fim de otimizar os fluxos de tráfego, permitir uma resposta rápida em caso de incidente e combater os actos de terrorismo. A EMSA desempenha um papel fundamental, em estreita cooperação com as autoridades dos Estados-Membros, na integração dos diversos sistemas de informação.

Para combater a poluição causada pelos navios, a EMSA foi incumbida de assegurar a resposta aos derrames de hidrocarbonetos e a vigilância dos navios. Em caso de poluição deliberada, a EMSA está apta a identificar o poluidor, através de imagens por satélite, e a informar o Estado-Membro em causa para que este tome medidas adequadas contra o armador ou companhia do navio identificado. Em caso de marés negras de grande dimensão, a EMSA criou uma frota de navios, que podem ficar disponíveis num curto espaço de tempo, para combater os derrames de hidrocarbonetos e reforçar os meios dos Estados Membros para recolher o petróleo antes que este chegue a terra, prevenindo, assim, uma catástrofe ambiental ainda maior.



# PROTECÇÃO DO AMBIENTE



## Gestão eficaz dos resíduos dos navios

Um grande número de navios faz escala nos portos comunitários e muitos outros passam por águas da UE, ou nas proximidades. Todas estas embarcações devem depositar os resíduos produzidos nos navios e os resíduos da carga em instalações portuárias próprias em vez de os descarregarem ilegalmente no mar. Por vezes os resíduos são despejados no mar com consequências desastrosas para o ambiente marinho. É o que sucede, sobretudo, nas zonas marítimas semi-fechadas, como os mares Báltico, Mediterrâneo e Negro.

A fim de garantir que os navios descarregam essas substâncias em instalações portuárias indicadas, há que ter em linha de conta a acessibilidade, a adequação e o custo dessas instalações para os armadores e os operadores dos navios. Directiva 2000/59/CE, conjuntamente com a Convenção Marpol da OMI apoia e incentiva os portos a criarem instalações adequadas e os serviços a preços razoáveis para prevenir a poluição marítima. Aos Estados-Membros é dada grande liberdade quanto à forma como os requisitos são cumpridos na prática. Os inspectores da EMSA visitam as autoridades dos Estados-Membros, os diversos portos e até navios para se informarem o melhor possível acerca do modo como os resíduos gerados pelos navios e os resíduos da carga são concretamente geridos.

Paralelamente às inspecções, as dificuldades e as melhores práticas são identificadas, examinadas e divulgadas através de estudos e workshops. Estas actividades, realizadas em paralelo, permitem traçar um panorama cada vez mais exacto da gestão dos resíduos dos navios na prática, ajudando a formular estratégias mais eficazes para reduzir e prevenir a poluição resultante das descargas ilegais no mar. Por exemplo, a EMSA trabalhou recentemente nos sistemas tarifários aplicados nos portos dos Estados-Membros aos "navios ecológicos", que podem usufruir de um tratamento mais favorável nos portos comunitários.

## Reduzir a poluição atmosférica

O aumento do tráfego marítimo é também sinónimo de mais emissões atmosféricas provenientes dos navios, o que constitui um problema nas cidades portuárias, onde tais emissões são, muitas vezes, a principal causa de poluição atmosférica. As emissões dos navios também podem deslocar-se centenas de quilómetros e contribuir para causar problemas de qualidade do ar em terra. Além disso, a poluição atmosférica proveniente de fontes terrestres está a



diminuir, à medida que as medidas aplicadas aos veículos, às instalações industriais e aos combustíveis começam a produzir efeito. As medidas para reduzir as emissões em terra, muitas vezes extremamente dispendiosas, devem ser acompanhadas de esforços semelhantes no mar.

Os combustíveis utilizados a bordo dos navios já estão sujeitos a um certo nível de regulamentação. Foram estabelecidos limites máximos para o teor de enxofre desses combustíveis, bem como normas para a amostragem dos mesmos e requisitos de apresentação de relatórios sobre os resultados, através da Directiva 2005/33/CE (em conjunto com a Convenção Marpol da OMI). A EMSA avalia e contribui para reforçar o impacto destas medidas examinando os seus efeitos práticos, por exemplo testando a qualidade do fuelóleo dos bunkers em portos relevantes da UE e a bordo dos navios. Têm sido regularmente organizados workshops com as autoridades competentes dos Estados Membros, a fim de averiguar os progressos realizados e os problemas existentes no que respeita à aplicação das regras referentes às emissões de enxofre e de óxidos de azoto das máquinas principais dos navios.

Um importante desafio para o transporte marítimo nos próximos anos é a redução dos gases com efeito de estufa emitidos pelos navios. Ainda não existem requisitos jurídicos neste domínio, mas a EMSA foi solicitada a prestar assistência à Comissão de diversas formas, por exemplo, na obtenção de informações pormenorizadas sobre os movimentos dos navios e as suas emissões, a fim de traçar um quadro mais preciso da situação actual em matéria de emissões de CO<sub>2</sub>. Esses dados irão servir de base a eventuais instrumentos legislativos internacionais ou europeus neste domínio.

No contexto das políticas comunitárias, também foram lançadas iniciativas no domínio da tinta utilizada nos navios (sistemas antivegetativos), da gestão da água de lastro, da responsabilidade e da indemnização dos danos causados pela poluição e da reciclagem ecologicamente segura dos navios. Em todos estes domínios, as actividades da EMSA contribuíram para a formulação de uma abordagem comunitária a estas ameaças ambientais.

#### Controlo do desmantelamento — do berço à cova

No fim da sua vida útil, as embarcações são desmanteladas com o intuito de recuperar o seu principal componente: o aço. Este processo permite reciclar materiais valiosos e contribui para o

rejuvenescimento da frota em actividade e, logo, para um transporte eficiente e seguro. Contudo, estes “navios em fim de vida” contêm igualmente uma grande variedade de substâncias perigosas e, por isso, o seu desmantelamento deve ser vigiado.

A forma como estas substâncias são eliminadas durante o processo de desmantelamento tem sido objecto de crescente preocupação a nível internacional. As condições ambientais e laborais existentes nas “praias de desmantelamento”, no Sul da Ásia, que recebem a maior parte dos navios obsoletos do mundo inteiro, têm suscitado fortes críticas, nos últimos anos. Além disso, prevê-se que o ritmo a que os navios são abatidos aumente consideravelmente devido ao declínio do mercado, por um lado, e ao rigor crescente das normas de segurança aplicadas aos navios, por outro lado, nomeadamente o fim iminente do prazo para a eliminação dos petroleiros de casco simples, em 2010. À medida que se torna mais premente dar uma resposta regulamentar às questões ambientais, de saúde e de segurança relacionadas com o desmantelamento de navios, a EMSA está a reunir conhecimentos técnicos, por exemplo sobre as opções e as normas de certificação das instalações de reciclagem de navios, para ajudar a formular não só uma estratégia comunitária para o desmantelamento de navios mas também a planeada Convenção da OMI sobre este tema.

#### Formação e cooperação

A EMSA mantém um vasto programa de formação e cooperação em matéria de segurança marítima, destinado a melhorar o conhecimento da legislação comunitária neste domínio. Os principais beneficiários da formação são os funcionários das administrações marítimas dos Estados membros da União Europeia e do Espaço Económico Europeu. O programa de formação, elaborado anualmente em estreita cooperação com os Estados-Membros, inclui presentemente mais de 20 seminários, workshops e visitas de peritos por ano. A Agência também oferece formação e apoio aos países candidatos ou potenciais candidatos à adesão à União Europeia.

# MELHOR CONTROLO DA CONSTRUÇÃO E DA

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 com base em procedimentos de inspecção e certificação desenvolvidos a nível internacional.

Os países que registam navios (Estados de pavilhão) assumem esta responsabilidade em relação aos navios que estão sob a sua jurisdição, mas também podem autorizar sociedades de classificação a desempenharem estas 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”, que atestam a conformidade com as normas estabelecidas pelas próprias sociedades, e os “certificados estatutários”, que se referem ao cumprimento das normas internacionais. Apesar de existirem mais de 50 organizações que realizam este trabalho em todo o mundo, a União Europeia apenas reconhece, neste momento, 13 sociedades de classificação, incluindo todas as sociedades de grande dimensão, que fiscalizam e certificam navios cuja capacidade de carga total corresponde a mais de 90% da frota mundial de transporte de mercadorias. Os Estados-Membros da UE só estão autorizados a delegar as suas responsabilidades de inspecção e certificação dos navios nestas 13 organizações reconhecidas.

A principal legislação comunitária relativa às sociedades de classificação é a Directiva 94/57/CE, alterada, que estabelece vários critérios importantes para o reconhecimento das organizações. Para garantir que estas organizações reconhecidas mantêm as normas de qualidade e continuam a preencher os critérios estabelecidos, cada organização deve ser avaliada de dois em dois anos. A Comissão incumbiu a EMSA da realização desta verificação e, para o efeito, os avaliadores da Agência visitam as sedes das sociedades de classificação e uma selecção das suas delegações regionais e/ou locais, bem como navios e estaleiros, em todo o mundo. Geralmente, as equipas de inspecção da EMSA efectuam, em média, 20 inspecções por ano. Após as inspecções a Agência comunica as suas conclusões à Comissão Europeia, que pode exigir medidas de correcção e/ou propor sanções, caso se detectem deficiências graves ou problemas persistentes.

## Coerência do Controlo pelo Estado do Porto

Os Estados do porto comunitários têm o dever de inspecionar os navios estrangeiros que os visitam

(controlo do Estado do porto). 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 conseguem levar a cabo esta responsabilidade com o devido rigor. Os Estados do porto têm competência para exigir que sejam realizadas as reparações necessárias para corrigir as deficiências identificadas e podem deter os navios até essas reparações estarem concluídas. Se um navio for repetidamente detido durante 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 para navegar (a denominada disposição de banimento).

O controlo pelo Estado do porto é um dos 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 27 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.

Durante anos, cada Estado-Membro era obrigado a inspecionar pelo menos 25% dos navios que entram nos seus portos, nos termos da Directiva

Quadro 2. Sociedades de classificação avaliadas pela EMSA

A. Reconhecimento pleno pela UE	Porte (DWT)	% da frota	N.º de navios	% da frota
Nippon Kaiji Kyokai – NK (JP)	229 740	22.5%	6 086	15.8%
Lloyd’s Register of Shipping (LR)	184 790	18.1%	5 501	14.3%
American Bureau of Shipping – ABS (US)	176 430	17.3%	5 648	14.7%
Det Norske Veritas – DNV (NO)	164 780	16.2%	4 055	10.5%
Germanischer Lloyd – GL (DE)	86 510	8.5%	4 899	12.7%
Bureau Veritas – BV (FR)	74 690	7.3%	4 940	12.8%
Korean Register of Shipping – KR (KR)	39 090	3.8%	1 623	4.2%
China Classification Society – CCS (CN)	38 370	3.8%	1 906	4.9%
Russian Register of Ships – RS (RU)	13 510	1.3%	2 573	6.7%
Registro Italiano Navale – RINA (IT)	12 660	1.2%	1 314	3.4%
<b>Total</b>	<b>1 020 560</b>	<b>100%</b>	<b>38 545</b>	<b>100%</b>
B. Reconhecimento limitado pela UE				
Polski Rejestr Statkow – PRS (PL)	1 760	76.2%	237	48.2%
Hellenic Register of Shipping – HRS (GR)	500	21.6%	213	43.4%
Registro Internacional Naval Portuguesa - RINAVE (PT)	50	2.2%	41	8.4%
<b>Total</b>	<b>2 310</b>	<b>100%</b>	<b>491</b>	<b>100%</b>

# A MANUTENÇÃO

95/21/CE da UE, mas após uma revisão exaustiva desta directiva será introduzido um novo regime de inspecção.

Um elemento decisivo deste regime é a substituição das obrigações impostas a cada Estado participante por obrigações a nível regional. O novo regime visa inspecionar todos os navios que entrem na região da UE pelo menos uma vez por ano, além de pretender melhorar a transparência do sector revelando quem são as partes responsáveis envolvidas no transporte marítimo. O actual método de classificação dos Estados de pavilhão e das organizações reconhecidas será complementado por um sistema semelhante para as empresas.

Esta mudança para as obrigações a nível regional garantirá e exigirá, simultaneamente, uma maior harmonização dos métodos de trabalho pelos Estados-Membros. Essa harmonização permitirá otimizar a utilização dos recursos disponíveis ao direccionar as inspecções para os navios com mau desempenho, em toda a região, ao mesmo tempo que reduz o volume de trabalho causado por uma inspecção excessiva dos navios com bom desempenho.

A EMSA foi incumbida, em estreita colaboração com os Estados-Membros, de desenvolver, implementar e operar uma base de dados que irá apoiar o novo regime. Este sistema será integrado nas operações quotidianas de todos os Estados do porto e será um elemento fundamental para um bom funcionamento regional do controlo por estes realizado.

O sector e os Estados-Membros destacaram e reconheceram a importância de proporcionar uma formação e qualificação adequadas aos funcionários que realizam o controlo pelo Estado do porto, para que esta abordagem possa funcionar de forma coerente. O êxito de um regime uniforme será garantido através de uma maior harmonização dos critérios de inspecção, dos procedimentos de notificação e dos princípios de formação. A Agência organiza a formação necessária sobre os procedimentos de controlo pelo Estado do porto, utilizando nomeadamente os ensinamentos recolhidos das visitas aos Estados-Membros. O desenvolvimento pela EMSA de um moderno instrumento de aprendizagem à distância para os funcionários que trabalham no controlo pelo Estado do porto a nível regional também visa aumentar o seu profissionalismo.

Quadro 3. Contribuição de cada um dos Estados do Porto signatários do Memorando de Acordo de Paris para a quantidade total de inspecções.

Estado do Porto signatário do Memorando de Acordo de Paris	Navios	Inspeções	Inspeções com deficiências	Detecções	Detecções com deficiências relacionadas com organizações reconhecidas	% inspeções com deficiências	% inspeções com deficiências com organizações reconhecidas	% inspeções com deficiências	% inspeções com deficiências	% inspeções do total do Memorando de Acordo
BE	5246	1481	843	70	17	56.92	4.73	28.23	6.01	
BG	1362	528	397	30	5	75.19	5.68	38.77	2.14	
CA*	1739	553	208	23	7	37.61	4.16	31.80	2.24	
HR	1490	401	289	33	4	72.07	8.23	26.91	1.63	
CY	1059	329	212	55	4	64.44	16.72	31.07	1.33	
DK	2436	659	314	23	2	47.65	3.49	27.05	2.67	
EE	1571	383	125	4	0	32.64	1.04	24.38	1.55	
FI	1332	492	138	3	0	28.05	0.61	36.94	2.00	
FR	5889	1780	1087	91	5	61.07	5.11	30.23	7.22	
DE	5427	1403	784	47	6	55.88	3.35	25.85	5.69	
EL	3075	1003	439	45	12	43.77	4.49	32.62	4.07	
IS	382	103	33	1	0	32.04	0.97	26.28	0.42	
IE	1390	435	202	30	4	46.44	6.90	31.29	1.76	
IT	6567	1929	1270	212	30	65.84	10.99	29.37	7.83	
LV	1864	515	229	5	0	44.47	0.97	27.63	2.09	
LT	1406	441	325	9	0	73.70	2.04	31.37	1.79	
MT	817	294	223	21	4	75.85	7.14	35.99	1.19	
NL	5820	1633	873	41	2	53.46	2.51	28.06	6.63	
NO	2343	734	269	22	4	36.65	3.00	31.33	2.98	
PL	2343	789	447	33	1	56.65	4.18	33.67	3.20	
PT	2684	986	529	39	8	53.65	3.96	36.74	4.00	
RO	1907	1101	811	31	3	73.66	2.82	57.73	4.47	
RU**	3325	1470	953	54	7	64.83	3.67	44.21	5.96	
SL	779	298	113	53	14	37.92	17.79	38.25	1.21	
ES	6608	2324	1620	165	24	69.71	7.10	35.17	9.43	
SE	2686	763	262	9	0	34.34	1.18	28.41	3.10	
UK	6478	1820	1327	71	11	72.91	3.90	28.10	7.38	
Total	78025	24647	14322	1220	174	58.11	4.95	31.59	100.00	

Fonte: Memorando de Acordo de Paris, dados de 2008.

\* Só costa oriental.

\*\* Portos do Mar Negro (Novorossiysk, Sochi e Tuapse) não incluídos

Em 2007, a EMSA muniu os inspectores do Memorando de Acordo de Paris com um instrumento electrónico denominado Rulecheck, que permite uma consulta rápida da totalidade das normas internacionais relativas à segurança dos navios, à legislação laboral e aos procedimentos do Memorando de Acordo de Paris na sua versão mais actualizada. Dada a vastidão e a complexidade do conjunto de normas que regulam a segurança dos navios, a disponibilidade de um instrumento electrónico de pesquisa, que os inspectores trazem nos seus computadores portáteis, facilitou muito o seu trabalho.

A eficácia do sistema de controlo pelo Estado do porto na região da UE é objecto de uma vigilância constante por parte da Agência. Os resultados das análises efectuadas são inseridos nos sistemas de formação e podem levar também ao ajustamento dos procedimentos e/ ou a futuros instrumentos legislativos.



# FORMAÇÃO ADEQUADA

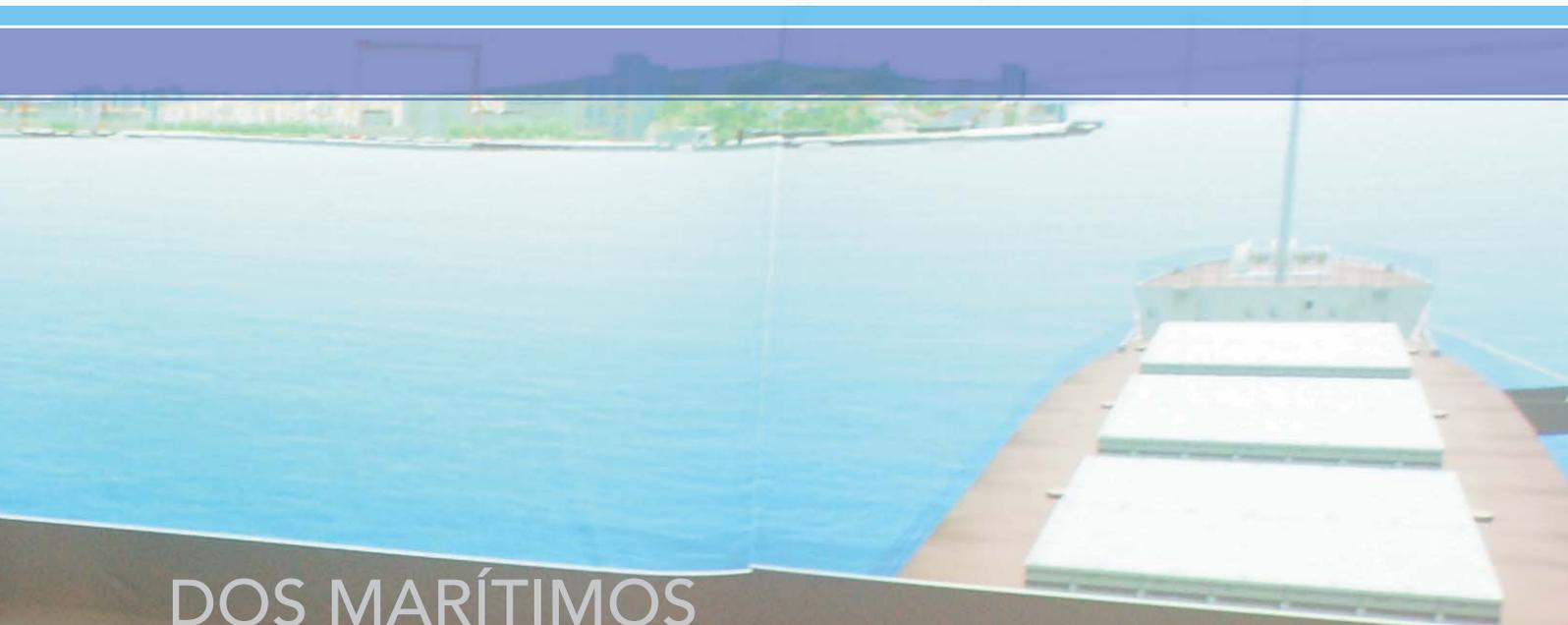
Estima-se que cerca de 80% dos acidentes ocorridos no mar sejam causados por erro humano.

Exemplos notórios são os acidentes envolvendo os oficiais da ponte. Grande número desses acidentes tem como principais causas a falta de formação apropriada e a fadiga, circunstâncias que afectam negativamente o desempenho das tarefas de navegação criando as condições para que os erros humanos aconteçam, em particular, em zonas de grande densidade de tráfego marítimo. Acidentes também podem ocorrer quando, em casos de emergência ou avaria na casa das máquinas, a tripulação não consegue reagir correctamente devido a falta de formação específica. É, por isso, vital que os marítimos recebam uma formação de acordo com os mais elevados padrões

Cerca de 75% dos marítimos que trabalham em navios registados na UE são originários de países terceiros e obtêm as suas qualificações em instituições de formação não comunitárias, em mais de 50 países. Esta circunstância torna mais difícil avaliar a qualidade do seu ensino, da sua formação e das suas qualificações. 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 de que modo os países de origem dos tripulantes a bordo dos seus navios aplicam as normas acordadas a nível internacional.

No passado, cada Estado-Membro da UE tinha de realizar individualmente as avaliações dos sistemas de





## DOS MARÍTIMOS

ensino e de formação dos marítimos em países terceiros. A fim de evitar a duplicação das inspeções, foi 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. A nomeação de um único organismo comunitário constitui uma mais-valia ao criar economias de escala e ao garantir uma abordagem coerente para todas as avaliações.

Em cada cinco anos, os inspetores 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 e com os meios limitados que estão disponíveis, à inspeção de 35 ou mais instituições em seis a oito países diferentes, por ano.

Mais perto de casa, a EMSA iniciou em 2007 as visitas aos Estados-Membros da UE para verificar como estão a executar as suas obrigações neste domínio. Tal como acontece nos países terceiros, as visitas a Estados-Membros da UE incluem inspeções às sedes das administrações marítimas e uma amostragem das instituições de ensino e formação que devem ser inspeccionadas de cinco em cinco anos.

As conclusões das inspeções são comunicadas às autoridades nacionais competentes e à Comissão Europeia que tem competências jurídicas para exigir medidas correctivas sempre que necessário.



# COMBATE À POLUIÇÃO CAUSADA

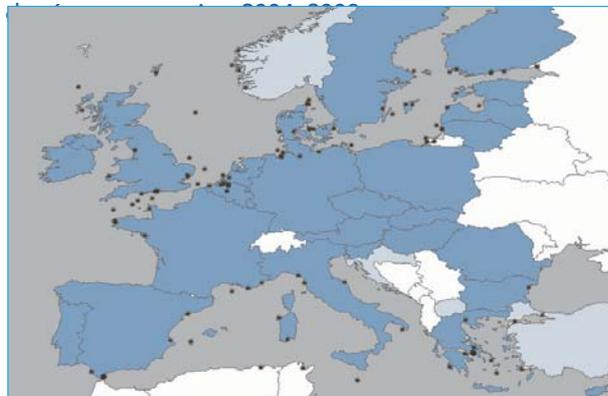


Futuramente, podem voltar a ocorrer desastres de poluição envolvendo hidrocarbonetos, e estes podem ter um forte impacto no ambiente, nas economias locais e nas pescas.

O aumento das operações dos petroleiros – em parte relacionado com o crescimento das exportações petrolíferas – contribui para os níveis de risco futuros. Do ponto de vista financeiro, não devemos esquecer também que as operações de limpeza são muito dispendiosas. Gastaram-se 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 existiam na Europa um número suficiente de navios para o combate à poluição com capacidade para enfrentar eficazmente os grandes derrames.

Figura 1. Incidentes de poluição importantes em torno

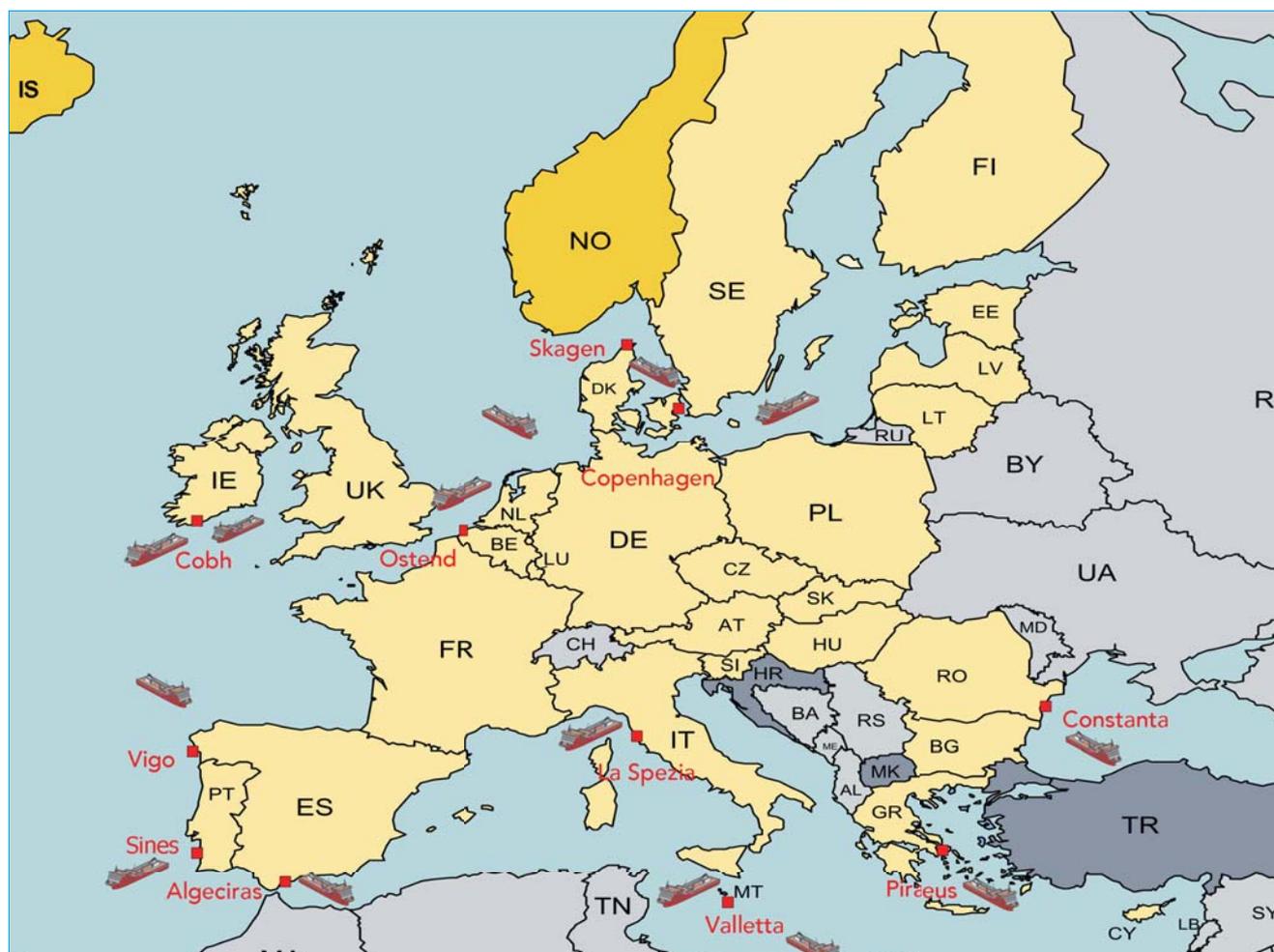


Fonte: Base de dados Marinfo da EMSA / Lloyds Marine Intelligence Unit

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. Com base num Plano de Acção de Preparação e Resposta em caso de Poluição por Hidrocarbonetos, a Agência contrata navios comerciais que podem ser rapidamente transformados — normalmente em 24 horas — 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.

# POR HIDROCARBONETOS

Figura 2. Navios de recolha de petróleo derramado da EMSA em stand-by – localização dos equipamentos e das embarcações



Os navios contratados pela EMSA são grandes, normalmente a capacidade dos seus reservatórios para a recolha de hidrocarbonetos ronda os 500 m<sup>3</sup>, e estão a postos para apoiar as capacidades de resposta a nível nacional, quando ocorre um acidente grave.

A Agência organizou, desde 2006, um processo de concurso para a adjudicação de contratos relativos a este serviço e a partir de 2009 está disponível uma ampla frota de navios de recolha de petróleo derramado nas principais zonas marítimas europeias, do Mar Báltico ao Mar Negro, com navios disponíveis na maior parte do Mediterrâneo, do Atlântico e do Mar do Norte. A Agência manterá este serviço e, nos próximos anos, otimizará a configuração e a localização dos navios na medida do necessário.

A Figura 2 e o Quadro 4 fornecem informações suplementares sobre as especificações técnicas dos navios e a localização dos equipamentos.

A fim de garantir que estes navios e as suas tripulações estão prontos a responder a um incidente grave de poluição por hidrocarbonetos, a EMSA participa nos exercícios e simulações regulares, organizados no âmbito dos acordos de cooperação regionais de combate à poluição, nomeadamente com os países parceiros que são membros dos acordos HELCOM, REMPEC e outros.

# COMBATE À POLUIÇÃO

Quadro 4. Navios de recolha de petróleo derramado da EMSA em stand-by e especificações técnicas (2009)

Nome	Tipo	Zona operacional e equipamentos	Capacidade dos tanques (m3)
<b>OW Copenhagen</b>	Navios abastecedor de combustível	Copenhagen. Skagen (DK)	4360
<b>OW Aalborg</b>	Navios abastecedor de combustível	Copenhagen. Skagen (DK)	4360
<b>Aktea OSRV</b>	Petroleiros	Piraeus (GR)	3000
<b>Forth Fisher</b>	Navio transportador de refinados	Cobh (IE)	4754
<b>Galway Fisher</b>	Navio transportador de refinados	Cobh (IE)	4754
<b>Mersey Fisher</b>	Navio transportador de refinados	Cobh (IE)	5028
<b>Salina Bay</b>	Navios abastecedor de combustível	La Spezia (IT)	2800
<b>Mistra Bay</b>	Navios abastecedor de combustível	Valetta (MT)	1805
<b>Santa Maria</b>	Navios abastecedor de combustível	Valetta (MT)	2421
<b>Galp Marine</b>	Navios abastecedor de combustível	Sines (PT)	3023
<b>Bahia Tres</b>	Navios abastecedor de combustível	Algeciras (ES)	7413
<b>Bahia Uno</b>	Navios abastecedor de combustível	Algeciras (ES)	3800
<b>GSP Orion</b>	Navio reabastecedor	Constanta (RO)	1334
<b>Ria de Vigo</b>	Navio reabastecedor	Vigo (ES)	1522
<b>Interballast III</b>	Draga	Ostend (BE)	1886
<b>DC Vlaanderen-3000</b>	Draga	Ostend (BE)	2744





Contudo, também foi desde cedo reconhecido que são necessárias avaliações dos riscos e outras acções da Agência para combater a poluição marinha causada por outros produtos que não os hidrocarbonetos.

É difícil obter informações claras sobre a forma de combater outros poluentes, como as substâncias nocivas e perigosas, exigindo o envolvimento de peritos químicos. Estas acções estão identificadas no Plano de Acção de Preparação e Resposta em caso de Poluição por Substâncias Perigosas e Nocivas e vão sendo introduzidas de forma gradual.

### MAR-ICE

A fim de reforçar os fluxos de informações na Europa quando ocorrem acidentes envolvendo a poluição marinha com produtos químicos causados por navios, foi criada a rede MARICE em estreita cooperação com a indústria química. O acrónimo MAR-ICE corresponde à designação “Marine Intervention in Chemical Emergencies Network” – Rede Marinha de Intervenção em Emergências Químicas. A rede ficou operacional no início de 2009 e presta um serviço de informação disponível a todos os Estados Membros da UE e Estados costeiros da EFTA tendo em vista a intervenção em emergências químicas marinhas.

### CleanSeaNet

A maioria dos derrames de hidrocarbonetos verificam-se quando os petroleiros e outros navios limpam os seus tanques de carga ou combustível no mar. Em 2007 a EMSA criou a CleanSeaNet, uma rede de vigilância por satélite para detecção de marés negras, como um serviço de apoio aos Estados-Membros na sua luta contra a poluição. Apesar de se tratar de uma prática ilegal, os derrames eram muito difíceis de detectar e, depois, demandar judicialmente.

O sistema fornece imagens obtidas via satélite, que ajudam a fazer uma identificação e localização iniciais das eventuais descargas de hidrocarbonetos, acção subsequentemente apoiada pela utilização de outros tipos de vigilância, como as verificações in loco por navios-patrolha e aeronaves especializadas nos Estados Membros.

A CleanSeaNet também tem um papel operacional na vigilância da poluição accidental e no apoio às actividades de resposta à ocorrência de acidentes

Figura 3. Imagem CleanSeaNet que mostra um derrame ao largo da costa irlandesa



graves. O sistema também foi reforçado com novas funções que lhe permitem permutar informações e aumentar a sua funcionalidade utilizando os dados provenientes dos sistemas que a EMSA opera actualmente. As informações de controlo do tráfego provenientes da SafeSeaNet (ver infra) foram adicionadas juntando-lhes as informações meteorológicas e oceanográficas ao CleanSeaNet obtendo uma perspectiva mais clara e mais precisa. Deste modo, os Estados-Membros podem receber de uma única fonte extensas informações destinadas às acções de combate à poluição e à identificação do poluidor de forma mais segura.

A Agência é a única fonte de imagens, dados e outras informações para a Comissão Europeia e os Estados-Membros, em apoio das actividades que estes desenvolvem no combate à poluição marítima a nível comunitário. A Agência também promove a cooperação, fornece formação e divulga conhecimentos e melhores práticas neste domínio. O objectivo da EMSA é contribuir eficazmente para a protecção das costas da União Europeia dos derrames accidentais e deliberados de hidrocarbonetos e outros poluentes.

# MELHOR SEGUIMENTO DOS NAVIOS E VIGI

São mais de 20,000 os navios comerciais que navegam em simultâneo em águas europeias.

Quando o incidente com o Erika ocorreu, em 1999, não se sabiam informações exactas sobre a sua carga. 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 têm um interesse vital para a segurança marítima e a protecção do ambiente marinho, bem como para os agentes económicos. Todavia, estas informações são tratadas por inúmeros intervenientes a nível local e nacional e, muitas vezes, o seu intercâmbio é difícil porque organismos como as autoridades portuárias compilam, armazenam e transferem os dados de forma diferente, e muitos têm sistemas informáticos 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 (VTMIS). Em resultado foi desenvolvida uma rede europeia denominada SafeSeaNet, gerida pela EMSA, que se destina a harmonizar o modo de intercâmbio dos dados marítimos.

A SafeSeaNet interliga um grande número de autoridades marítimas de toda a Europa. As informações contidas nas mensagens são reunidas a partir de várias fontes locais, as denominadas autoridades locais competentes, como os centros costeiros e as autoridades portuárias. Estas informações são fornecidas em tempo quase real às autoridades públicas de toda a Europa. As costas da União Europeia são as que têm melhor cobertura de estações receptoras do sistema de identificação automática, captando permanentemente sinais dos navios que passam ao largo. A Agência está a cooperar com os Estados-Membros no aumento da capacidade de recepção destas estações, com vista a conseguir uma cobertura completa das zonas marítimas em redor da Europa.

Uma maior precisão no acompanhamento dos navios ajudará a prevenir os incidentes de poluição permitindo uma identificação precoce dos navios de risco. A SafeSeaNet pode fornecer relatórios sobre o comportamento de cada navio (acidentes, poluição,





# LÂNCIA MARÍTIMA

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. A SafeSeaNet também simplifica os processos relativos à carga e à indicação da posição, nos portos e a bordo dos navios, o que reduzirá o volume de trabalho a executar, bem como os custos.

Em 2009 terão início as visitas de inspecção a todos os Estados-Membros costeiros, incluindo a autoridade nacional competente, os portos comerciais e as estações costeiras que vigiam o tráfego de navios, com o objectivo de determinar o nível de controlo dos navios que transportam mercadorias perigosas ou poluentes nos mares em redor da Europa.

## Seguimento de navios fora das águas europeias

A Organização Marítima Internacional decidiu criar um sistema que fornece informações sobre os navios que circulam em todo o mundo, para fins de segurança, busca e salvamento, bem como de protecção do ambiente. Este sistema de Identificação e Seguimento de Navios a Longa Distância (LRIT) deve fornecer informações sobre cada navio pelo menos de seis em seis horas. Cada Estado de pavilhão, incluindo os Estados de pavilhão da UE, é responsável por fornecer essas indicações em relação aos navios que arvoram o seu pavilhão. Na sequência de uma Resolução tomada pelo Conselho em Outubro de 2007, a EMSA está a criar um centro de dados em nome de todos os Estados de pavilhão europeus, que transmitirá informações LRIT a cada Estado-Membro participante e procederá ao intercâmbio de informações, mediante pedido, com outros centros de dados de todo o mundo. Operacional desde meados de 2009, o Centro de Dados LRIT da UE é o maior centro de dados de todo o sistema internacional de LRIT, seguindo cerca de 10,000 navios, os quais produzirão, no mínimo, 40,000 comunicações de posição por dia. Para além de seguir os navios com pavilhão comunitário, o Centro de Dados LRIT da UE também fornecerá aos Estados-Membros, a pedido, as informações LRIT de qualquer navio de um país terceiro que se dirija para águas comunitárias ou nelas esteja a navegar.

## Integração dos sistemas de vigilância marítima

Esses sistemas inserem-se no esforço da EMSA para recolher e divulgar cada vez mais informações de diferentes fontes. A partir de 2009, a Agência integrará estes sistemas de modo a fornecer aos Estados-Membros e à Comissão Europeia uma imagem completa do tráfego de navios na UE. As

informações de curto e longo alcance serão interligadas e as informações sobre os navios, as suas cargas, os resultados das inspecções, etc., contidas em diversas bases de dados, serão reunidas. As informações sobre potenciais descargas ilegais provenientes do CleanSeaNet, o sistema europeu de detecção de derrames de hidrocarbonetos por satélite da Agência, serão combinadas com informações de tráfego relativas à mesma zona marítima provenientes da SafeSeaNet e com uma imagem de satélite em tempo real. Com a designação global de Serviços de Apoio Marítimo, este "balcão único" deverá funcionar 24 horas por dia a partir do segundo semestre de 2009. A Agência está, deste modo, a crescer e a tornar-se o principal fornecedor de dados marítimos sobre e para a União Europeia.

Na sequência do "Livro Azul" da Comissão Europeia, relativo à política marítima integrada para a União Europeia, com a sua pedra angular, a estratégia decenal de transporte marítimo, e as iniciativas subsequentes no domínio da vigilância marítima, a Agência continuará a desenvolver as suas relações de trabalho com outras agências da UE e iniciativas europeias, a fim de partilhar as informações relativas aos navios. Sempre que possível, a Agência participará nas actividades em curso especificamente destinadas a criar uma rede europeia de vigilância marítima. Apoiará a Comissão pondo ao seu dispor as competências técnicas adquiridas no desenvolvimento da SafeSeaNet e de outras aplicações marítimas relevantes, e reverá os seus sistemas de informação marítima de modo a permitir a divulgação de informações a outros organismos e agências da UE, para efeitos de vigilância marítima.



## PERSPECTIVAS

A EMSA é uma agência relativamente jovem, cujas actividades apenas foram iniciadas em Maio de 2003 por um grupo pioneiro de seis pessoas. Nos seus primeiros cinco anos de existência, registaram-se muitos progressos no sentido da criação de uma organização capaz de realizar as tarefas que o legislador europeu lhe confiou. O ano de 2006 teve especial importância, pois foi nesse ano que a Agência mudou de Bruxelas para Lisboa, Portugal, a sua sede oficial e definitiva.

Todas as actividades relacionadas com a correcta aplicação da legislação da UE no domínio da segurança marítima e da prevenção da poluição continuam a ser prioritárias. Agora que nos aproximamos de 2010, a Agência encontra-se consideravelmente reforçada e as suas tarefas fundamentais foram consolidadas e expandidas. O ano de 2009 assinala um marco simbólico, com a mudança de mais de 200 funcionários para as instalações permanentes, no centro de Lisboa, propositadamente construídas para o efeito.

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



## PARA 2015

objectivo fulcral das actividades da Agência. Trata-se de um processo muito dinâmico, à medida que os novos Estados-Membros se tornam parte integrante das actividades e a variedade dos temas que exigem uma abordagem comum a nível internacional e comunitário se vai expandindo.

Várias novas propostas tendo em vista a evolução política e legislativa da União Europeia estão bastante adiantadas, prevendo-se que a sua adopção futura produza efeitos directos no trabalho da Agência.

Neste contexto dinâmico, é provável que até 2015 sejam atribuídas novas funções à Agência e que as já existentes sejam ampliadas. No domínio da vigilância marítima, em especial, a EMSA desenvolveu grandes aptidões em matéria de fertilização cruzada e análise de dados, estando rapidamente a tornar-se o principal promotor e fornecedor de informações marítimas. Além disso, sempre que as actividades de uma série de autoridades e serviços — segurança marítima, controlo das fronteiras, defesa, pesca — se sobrepõem, cria-se espaço para uma nova evolução, bem como para uma cooperação e uma integração reforçadas. Unindo esforços, podemos alcançar o nosso objectivo comum de um transporte marítimo de qualidade, mares mais seguros e oceanos mais limpos.

Como obter publicações da União Europeia:  
As publicações da UE podem ser obtidas junto da EU Bookshop (<http://bookshop.europa.eu>), onde pode fazer uma encomenda ao agente de vendas que escolher. O Serviço de Publicações tem uma rede de agentes de vendas a nível mundial. Pode obter as suas informações de contacto enviando um fax para o número (352)29 2942758.

#### Ilustrações

Pessoal da EMSA, José R. Rodríguez Montero, Pembrokeshire Coast National Park Authority/TivThomas, Marine Photobank/Russian Doors, Flickr Creative Commons/a.o. Mickefi, shaireproductions, enidanc, Pembrokeshire Dave, Superlative Retrospectiveness, Håkan Dahlström, Sr. Hayata.

Agência Europeia de Segurança Marítima  
Um Transporte Marítimo mais Seguro e menos Poluente na União Europeia  
Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias 2009  
20p. 21,0x29,7 cm  
ISBN 978-92-95032-34-7

### Sobre a EMSA

A Agência Europeia de Segurança Marítima é uma das agências descentralizadas da União Europeia.

Sedeada em Lisboa, a Agência presta apoio e assistência técnica à Comissão Europeia e aos Estados-Membros, no desenvolvimento e aplicação da legislação comunitária em matéria de segurança e protecção marítima e da poluição por navios. Também lhe foram atribuídas tarefas operacionais nos domínios da resposta à poluição por hidrocarbonetos, do acompanhamento de navios e da identificação e seguimento de navios a longa distância (LRIT).



[www.emsa.europa.eu](http://www.emsa.europa.eu)

