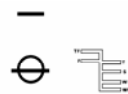


# Bordo Livre



**Nº 74**

**Maió/Junho de 2006**

## Editorial

### **O TERCEIRO PACOTE PARA A SEGURANÇA MARÍTIMA**

**A Comissão Europeia tenta aumentar a responsabilidade civil dos Armadores**



Os Armadores estão preocupados face a um aumento de custos, a uma sobrecarga administrativa e a uma sobrecarga de trabalho por parte das tripulações, tudo devido a uma proposta de Directiva da Comissão Europeia (CE) que visa a **Responsabilidade Civil** e a **Estabilidade Financeira** dos Armadores, as quais são parte do TERCEIRO PACOTE DE SEGURANÇA MARÍTIMA.

Da análise da proposta conclui-se que todos os navios acima das 300 TB devem possuir a bordo um certificado comprovativo da estabilidade financeira do armador, sempre que naveguem na Zona Económica Exclusiva (ZEE) de um Estado Membro, bem como quando demandem portos comunitários. Mais ainda, os navios de bandeira de países que não tenham ratificado o Protocolo de 1996 da Convenção do Limite de Responsabilidade para as Reclamações Marítimas (Limitation of Liability for Maritime Claims – **LLMC** –), são responsáveis, sem quaisquer limites, pelas avarias provocadas por negligência grave. O mesmo se aplica aos navios de bandeira de países que tenham somente aderido à Convenção **LLMC** de 1976.

A aparente intenção do propósito é de pressionar os estados de bandeira que não sejam parte da Conven-

ção **LLMC** 1976 e/ou do Protocolo de 1996 a subcrevê-los. Embora estas medidas sejam salutares, em nossa opinião o ónus da culpa deveria recair sobre o Estado de Bandeira do navio, pois foi este que o certificou, dando-o como seguro.

No estado actual do processo, ainda não está bem claro se o Certificado da Estabilidade Financeira abrange também as reclamações dos carregadores.

Finalmente e de acordo com a proposta de Directiva, o navio deve fazer chegar às Autoridades do Estado Membro, o Certificado de Estabilidade Financeira do Armador, antes de entrar na sua ZEE. Tal notificação implicará mais um fardo a pesar sobre as já sobrecarregadas tripulações e cujo propósito se afigura duvidoso.

A melhor solução seria deixar aos Oficiais do Controle pelo Estado do Porto (PSC) a fiscalização daquele certificado à chegada do navio. Mais ainda, o trânsito inofensivo de navios, não transportando cargas “perigosas”, por águas comunitárias, não devia ser embaraçado por tal notificação.

O principal objectivo da Directiva, é o de proporcionar a terceiros uma melhor perspectiva no que concerne às reclamações que possam advir, por exemplo, da poluição que possa advir após um abalroamento, um encalhe ou um alquebramento. Contudo, tais riscos já são cobertos através de uma série de Convenções da **IMO** tal como a Convenção Internacional para a Responsabilidade e Compensação por Danos Relacionados com o Transporte de Substâncias Perigosas e Tóxicas (**HNS**) de 1996 e a Convenção para os Derrames de Combustível. Tais Convenções oferecem uma acção directa e imediata contra o segurador e uma cobertura obrigatória da responsabilidade.

Seria preferível que a **EU** promovesse, junto dos Estados Membros, a ratificação destes instrumentos, em vez de desenvolver novas regras regionais.