COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 14.9.2015
COM(2015) 422 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

sobre responsabilidade, indemnização e garantia financeira para as operações de petróleo e gás no mar, nos termos do artigo 39.º da Diretiva 2013/30/UE

{SWD(2015) 167 final}

INTRODUÇÃO

O presente relatório apresenta uma panorâmica da forma como é abordada na UE a responsabilidade por danos resultantes de acidentes nas operações de prospeção, pesquisa e produção de petróleo e gás no mar. Na prática, analisa o modo como a Europa lida com uma série de dilemas sociais resultantes das operações de petróleo e gás no mar: em primeiro lugar, quem é responsável, por que tipos de perdas e perante quem; em segundo lugar, como garantir que as partes responsáveis dispõem de capacidade financeira suficiente para assegurar uma indemnização justa pelas perdas e danos pelos quais são responsáveis; em terceiro lugar, como deve ser paga a indemnização, de modo a chegar rapidamente aos requerentes legítimos e a minimizar os riscos de efeitos em cascata no contexto mais vasto da economia.

Não há registo de um grande acidente no mar da UE desde 1988, e 73 % da produção de petróleo e de gás na UE provém de Estados-Membros do mar do Norte, já reconhecidos como tendo os regimes de segurança no mar com melhor desempenho a nível mundial. Não obstante, a UE instituiu um quadro regulamentar comum para as operações de petróleo e de gás no mar, na sequência do acidente com a plataforma Deepwater Horizon, em abril de 2010, no Golfo do México, a fim de melhorar as normas de segurança e de proteção ambiental de todas as operações no mar da UE e torná-las mais coerentes. A Diretiva 2013/30/UE[1] (a seguir designada por Diretiva Segurança Offshore ou DSO) define os elementos de um quadro global desse tipo, a nível da UE, para prevenir acidentes graves e limitar as consequências dos mesmos. A ratificação do Protocolo Offshore à Convenção de Barcelona pelo Conselho[2] faz também parte da resposta da UE à catástrofe da Deepwater Horizon.

A DSO cria um regime regulamentar harmonizado a nível da UE que estabelece um quadro regulamentar assente na definição de metas e em torno do conceito de «dossiê de segurança» (relatório sobre riscos graves) e instituído por reguladores das operações no mar, cujas competência e independência a DSO visa garantir. Fomenta igualmente a cooperação eficaz entre esses reguladores. Além disso, a DSO introduz requisitos a nível da UE em matéria de transparência, incluindo a partilha de informações sobre acidentes e casos de quase-acidente, bem como sobre outros indicadores de desempenho de segurança da indústria e entidades reguladoras no setor.

No tocante à responsabilidade por acidentes no mar e respetivas consequências, a DSO atribui-a inequivocamente aos titulares de licenças, ou seja, aos detentores ou codetentores de licenças para operações de prospeção, pesquisa e/ou produção de petróleo ou gás, emitidas em conformidade com a Diretiva 94/22/CE[3]. Também torna os titulares de licenças estritamente responsáveis por quaisquer danos ambientais resultantes das suas operações. No entanto, a DSO não pretende harmonizar as regras em matéria de responsabilidade na UE para outras formas de danos e perdas que possam

---

1 Diretiva 2013/30/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de junho de 2013, relativa à segurança das operações *offshore* de petróleo e gás e que altera a Diretiva 2004/35/CE – JO L 178 de 28.6.2013, p. 66.

2 Decisão do Conselho, de 17 de dezembro de 2012, relativa à adesão da União Europeia ao Protocolo relativo à Proteção do Mar Mediterrâneo contra a poluição resultante da prospeção e da exploração da plataforma continental, do fundo do mar e do seu subsolo (2013/5/UE). Consultar também Milieu (2013), Segurança das atividades *offshore* de prospeção e pesquisa no Mediterrâneo: criação de sinergias entre o futuro regulamento europeu e o Protocolo à Convenção de Barcelona.

3 Diretiva 94/22/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 1994, relativa às condições de concessão e de utilização das autorizações de prospeção, pesquisa e produção de hidrocarbonetos – JO L 164 de 30.6.1994, p. 3.

resultar das operações no mar, refletindo os resultados inconclusivos das correspondentes análises na avaliação de impacto[4] durante as fases preparatórias da DSO.

O presente relatório visa cumprir as obrigações da Comissão previstas no artigo 39.º da DSO, que obriga a Comissão a apresentar relatórios incidentes nos seguintes tópicos:

- Avaliação da eficácia dos regimes de responsabilidade na União no que diz respeito aos danos causados pelas operações de petróleo e gás no mar, incluindo uma avaliação sobre se será adequado alargar o âmbito das disposições em matéria de responsabilidade;
- Análise da conveniência de incluir certas condutas suscetíveis de levar a um acidente grave no âmbito de aplicação da Diretiva 2008/99/CE[5] (Diretiva Crimes Ambientais);
- Disponibilidade de instrumentos de garantia financeira para operações no mar;
- Tratamento dos pedidos de indemnização em acidentes no mar.

Estes tópicos estão estreitamente relacionados, pelo que abordá-los em conjunto num único relatório facilita a sua análise coerente. Um documento de trabalho dos serviços da Comissão (SWD(2015) 167 final[6], doravante designado por *Liability SWD*), que acompanha o presente relatório, fornece informações mais pormenorizadas sobre os temas abordados, bem como sobre as análises realizadas internamente pela Comissão e encomendadas a peritos externos e partes interessadas na preparação deste relatório.

O presente relatório e o *Liability SWD* incidem nos países do Espaço Económico Europeu (EEE) com atividades de petróleo e gás no mar. São os seguintes os «países-alvo» (por ordem alfabética): Alemanha, Bulgária, Chipre, Croácia, Dinamarca, Espanha, França, Grécia, Irlanda, Islândia, Itália, Letónia, Lituânia, Malta, Noruega, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido e Roménia. As operações fora do EEE não constituem o alvo principal.

RESPONSABILIDADES CIVIL, PENAL E AMBIENTAL E SUA INTERLIGAÇÃO

Importa distinguir entre os diversos tipos de responsabilidade. Em primeiro lugar, há a responsabilidade civil pelos danos causados a pessoas singulares ou coletivas. Os tipos de danos e perdas nesta vasta categoria incluem lesões corporais, danos materiais e prejuízos económicos. Este tipo é geralmente referido, no acervo da UE, como danos a terceiros ou «danos tradicionais». No caso particular dos prejuízos económicos, alguns sistemas jurídicos podem fazer uma distinção suplementar entre prejuízos económicos *consequentes*, que são prejuízos económicos resultantes de lesões corporais ou danos materiais, e prejuízos *puramente* económicos, que são prejuízos económicos com ausência de lesões corporais ou danos materiais.

[4] Avaliação de impacto que acompanha o documento «Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à segurança das atividades de prospeção, pesquisa e produção de petróleo e gás» – SEC (2011) 1293 final.

[5] Diretiva 2008/99/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa à proteção do ambiente por meio do direito penal – JO L 328 de 6.12.2008, p. 28.

[6] Documento de trabalho dos serviços da Comissão sobre responsabilidade civil, indemnização e garantia financeira para acidentes no mar do Espaço Económico Europeu – SWD(2015) 167 final [não disponível em português].

Em segundo lugar, há a responsabilidade ambiental na aceção da Diretiva Responsabilidade Ambiental[7] (DRA), que se refere à responsabilidade por danos ecológicos causados a espécies e *habitats* naturais protegidos, danos causados à água e danos causados ao solo. A responsabilidade ambiental baseia-se aqui numa abordagem pública, em que a parte afetada não é uma pessoa singular ou coletiva, mas sim a sociedade no seu todo, devido ao caráter público e universal dos efeitos de eventuais danos a recursos naturais comuns. O papel de requerente é assumido pelas autoridades públicas, cuja função é garantir que os poluidores remedeiam os danos ecológicos que possam causar. Cabe, por conseguinte, à autoridade pública a quem foi confiada a proteção do ambiente assegurar que o operador responsável é identificado, o nexo de causalidade é demonstrado, o plano de reparação é estabelecido e aprovado, as necessárias medidas preventivas ou corretivas são tomadas, etc.[8]

Em terceiro lugar, a responsabilidade penal refere-se à responsabilidade que resulta da prática de um ato criminoso qualificado como tal pela lei. Há uma diferença fundamental entre a responsabilidade civil e a responsabilidade ambiental, por um lado, e a responsabilidade penal, por outro. Considerando que, para as primeiras, as regras em matéria de responsabilidade resultam, em princípio[9], na aplicação de sanções exclusivamente financeiras, destinadas a compensar e reparar os danos causados, a responsabilidade penal tem por objetivo punir comportamentos delituosos, podendo as sanções incluir não só penas de prisão como também multas e outras sanções não privativas de liberdade.

ADEQUAÇÃO DA RESPONSABILIDADE PENAL POR ACIDENTES NO MAR E DANOS RESULTANTES

O Tribunal de Justiça Europeu confirmou em 2005 que a União Europeia tem competência para tomar medidas relacionadas com o direito penal com vista à proteção do ambiente, se tal for necessário para garantir a plena efetividade da sua política ambiental[10]. Com base nesta jurisprudência, a Diretiva Crimes Ambientais (DCA) — a primeira diretiva da União que contém disposições relativas à responsabilidade penal — estabeleceu, em 2008, uma lista de infrações contra o ambiente que os Estados-Membros devem considerar crime quando cometidas dolosamente ou por negligência grave. Por conseguinte, a UE introduziu sanções penais harmonizadas para as infrações da legislação ambiental da UE, para além das sanções de caráter civil já em vigor baseadas em regimes de indemnizações.

Nos termos da DCA, os Estados-Membros devem associar sanções penais a determinados atos que causam ou sejam suscetíveis de causar a morte, lesões graves ou danos substanciais à qualidade do ar, à qualidade do solo ou à qualidade da água ou a animais ou plantas. No entanto, o âmbito da DCA é limitado: esta diretiva apenas criminaliza a infração de determinados atos legislativos da UE que figuram na lista constante dos seus anexos. Os atos considerados crime incluem, por exemplo: a descarga ilegal de substâncias perigosas nas águas superficiais, que cause ou seja suscetível de causar a morte ou lesões graves a pessoas ou danos substanciais ao ambiente; a expedição ilegal de resíduos a partir da União Europeia, apenas quando se tratar de uma quantidade significativa e caso exista intenção clara de lucrar com a transferência dos resíduos; e a exportação ilegal de substâncias que

---

7 Diretiva 2004/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004, relativa à responsabilidade ambiental em termos de prevenção e reparação de danos ambientais – JO L 143 de 30.4.2004, p. 56.

8 Há sobreposição entre a responsabilidade civil e a ambiental – consultar a introdução do *Liability SWD*.

9 Com exceção das chamadas «indemnizações punitivas» no sistema de direito comum.

10 Processo C-176/03, *Comissão contra Conselho*, acórdão de 13 de setembro de 2005.

empobrecem a camada de ozono para países em desenvolvimento, com exceção das atividades abrangidas pela DSO.

Tal como reflete o artigo 39.º, n.º 3, da DSO, esta situação suscita a ponderação de também incluir no âmbito do direito penal, por meio de legislação da UE, certas condutas suscetíveis de levar a acidentes no mar. Embora não afete diretamente a reparação de danos causados, a responsabilidade penal por violações de segurança no mar acrescenta uma camada distinta de dissuasão, para além da responsabilidade civil e ambiental, que pode melhorar a proteção do ambiente e o cumprimento da legislação relativa à segurança no mar.

As violações de segurança no mar são já contempladas no código penal de alguns Estados-alvo. Por exemplo, a legislação do Reino Unido (RU), como a da Dinamarca, contém disposições que criminalizam certos incumprimentos[11]. No entanto, nem a definição de infrações penais nem o tipo e o nível de sanções mínimas se encontram harmonizados na UE. Há requisitos legais estritos que têm de ser respeitados antes de se considerar a possibilidade de criminalizar, por meio da legislação da UE, as violações de segurança no mar. O artigo 83.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia estabelece a base jurídica para a criação de regras mínimas com vista a definir infrações penais e sanções numa determinada política europeia. É assim expressamente permitido aos legisladores da UE adotarem «regras mínimas relativas à definição das infrações penais e das sanções no domínio em causa», caso tal «se afigure indispensável para assegurar a execução eficaz de uma política da União num domínio que tenha sido objeto de medidas de harmonização».

A adoção de medidas de direito penal da UE está, portanto, sujeita à apreciação de serem «indispensáveis» para se alcançar a execução eficaz das políticas. Como tal, a decisão de incluir as violações da DSO no âmbito do direito penal só pode seguir um critério aprofundado de necessidade e proporcionalidade quanto a saber se as medidas de direito penal seriam essenciais para alcançar o objetivo declarado. Tal não pode ser feito antes de a DSO, na sua forma atual, ser transposta para o direito nacional dos Estados-alvo e de ter sido adquirida alguma experiência com a sua eficácia[12]. Os Estados-Membros ainda não decidiram das sanções aplicáveis em caso de violação das disposições nacionais de transposição da DSO. A data-limite de transposição da DSO era 19 de julho de 2015. Ora, essas decisões podem ser tomadas quer no contexto da transposição quer no processo de aplicação da legislação após a transposição. É, pois, demasiado cedo para avaliar se as sanções a conceber pelos Estados-alvo no contexto da transposição da DSO e da sua subsequente aplicação produzirão um efeito suficientemente dissuasivo e de forma coerente em toda a UE ou se as sanções penais da UE são essenciais para garantir a plena eficácia da segurança das operações no mar[13].

Caso se conclua, no futuro, que a DSO na sua forma atual não garante suficientemente a segurança das operações no mar como se pretendia e que é essencial conjugar os seus objetivos com a responsabilidade penal por violações no mar, essa responsabilidade pode ser introduzida como nova disposição na DSO mediante uma alteração da diretiva. Poderia também ser introduzida por meio de um novo ato jurídico autónomo. Todavia, a forma mais coerente seria harmonizar as sanções penais por intermédio da DCA. Evitar-se-ia assim a criação de uma norma diferente para as sanções penais,

---

[11] *Liability SWD*, anexo II.

[12] Comunicação da Comissão «Rumo a uma política da UE em matéria penal: assegurar o recurso ao direito penal para uma aplicação efetiva das políticas da UE», 20 de setembro de 2011, COM(2011) 573, disponível em http://ec.europa.eu/justice/criminal/files/act_en.pdf.

[13] Em conformidade com o artigo 40.º da Diretiva Segurança *Offshore*, a Comissão apresentará, até 19 de julho de 2019, um relatório sobre a sua aplicação.

em comparação com a estabelecida pela DCA para várias infrações ambientais. É por esta razão que o artigo 39.º, n.º 3, da DSO, prevê a criminalização de infrações ao abrigo da DSO mediante uma alteração da DCA. Em termos práticos, tal significaria uma alteração ao anexo A da DCA para incluir a DSO na sua lista de legislações cuja infração constitui um ato ilícito.

Conclusões e propostas

O artigo 39.º da DSO encarrega a Comissão de analisar a conveniência de incluir certas condutas suscetíveis de levar a um acidente grave no âmbito da DCA. Contudo, neste momento, ainda é demasiado cedo para avaliar corretamente se as medidas da UE em matéria de direito penal são essenciais para atingir níveis eficazes de segurança no mar, na União Europeia. A fim de aferir se certas condutas suscetíveis de levar a um acidente grave devem ser incluídas no âmbito de aplicação da DCA, a UE deve adquirir alguma experiência com a eficácia da DSO.

A Comissão elabora, até 19 de julho de 2019, um primeiro relatório sobre a execução da DSO. Será importante que a Comissão volte a este assunto nesse momento e que os Estados-Membros determinem se é oportuno incluir no âmbito da DCA condutas suscetíveis de levar a um acidente grave. Entretanto, a Comissão pode solicitar aos Estados-Membros a partilha das suas experiências em matéria de sanções penais e gestão de risco em empresas de um vasto leque de atividades económicas.

Em conformidade com a conclusão *supra*, o restante texto do presente relatório aborda apenas a responsabilidade civil e a responsabilidade ambiental por acidentes no mar.

EFICÁCIA DE UM REGIME DE RESPONSABILIDADE

A eficácia dos regimes de responsabilidade pode ser avaliada pela forma como claramente definem: a) quem é responsável; b) por que tipo de danos e perdas; e c) perante quem.

a) Quem é responsável?

A DSO introduz a este respeito dois pontos importantes de harmonização.

Em primeiro lugar, atribui sempre a responsabilidade ao titular da licença (ou seja, o detentor ou os codetentores de uma autorização para operações de prospeção, pesquisa e/ou produção de petróleo ou gás emitida em conformidade com a Diretiva 94/22/CE). É importante que a DSO estabeleça este princípio, porquanto ele prevê plena clareza jurídica e deve garantir que os titulares de licenças assumam a principal responsabilidade pelo controlo dos riscos decorrentes das suas operações.

Em segundo lugar, no que respeita aos danos ambientais resultantes de acidentes no mar, as disposições introduzidas pela DSO incluem as operações no mar ao abrigo da DRA[14]. Significa isto que agora a responsabilidade objetiva é sempre aplicável aos danos ambientais – ou seja, cada titular de licenças é doravante responsável por esses danos, desde que se possa estabelecer um nexo de causalidade e sem que seja necessário provar negligência da sua parte.

Embora harmonize estes dois aspetos da responsabilidade por acidentes no mar, a DSO não prevê harmonização no que diz respeito aos danos civis. Neste caso, os acidentes no mar são maioritariamente adstritos à legislação relativa à responsabilidade civil dos Estados-alvo, havendo

[14] O artigo 7.º da DSO altera a DRA para tornar o titular da licença financeiramente responsável pela prevenção e pela reparação de danos ambientais, nos termos previstos na DRA.

diferenças significativas no modo como o direito nacional lida com os titulares de licenças que tenham causado danos civis por negligência em comparação com os titulares de licenças cujas ações não violaram o nível de diligência exigido.

Embora seja sempre necessário estabelecer um nexo de causalidade entre a atividade e o dano, aplica-se frequentemente a regra da negligência, o que significa que os tribunais devem primeiro determinar que a parte responsável infringiu o nível de diligência exigido para assim ser considerada responsabilidade civil e a indemnização a ser concedida.

Se aos danos civis se aplica a regra da negligência ou antes a da responsabilidade objetiva é questão que varia de país para país, consoante o tipo de perdas e danos[15].

b) De que é responsável?

A responsabilidade por danos ambientais resultantes de acidentes no mar está em vigor em toda a UE, com base na DRA, legislação que também estabelece até que ponto os danos devem ser corrigidos e indemnizados. Nesta conformidade, os titulares serão responsáveis, em qualquer ponto da UE, pelos danos a espécies protegidas e a *habitats* naturais, na aceção das Diretivas Aves[16] e Habitats[17], bem como pelos danos causados à água, na aceção da Diretiva-Quadro Água[18] e da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha[19]. Terão de compensar as autoridades públicas por qualquer trabalho de restituição do ambiente ao seu estado inicial ou de realizar eles próprios esse trabalho.

Se bem que a legislação da UE harmonize a responsabilidade por danos ambientais e a legislação dos Estados-alvo preveja sempre pedidos de indemnização por lesões corporais e danos materiais resultantes de acidentes no mar, a responsabilidade por diversos tipos de prejuízos económicos varia significativamente. Por exemplo, a legislação dos Estados-alvo difere quanto à relação direta que um prejuízo económico deve ter com um acidente para ser indemnizável («disposições de caráter direto»). A legislação de Estados-alvo como Chipre ou o Reino Unido exclui os pedidos de indemnização por prejuízos puramente económicos sem lesões corporais ou danos materiais («regra de exclusão»).

Há também diferenças na legislação dos Estados-alvo em relação à possibilidade e à forma de lidar especificamente com setores industriais cuja atividade depende do bom estado do ambiente marinho partilhado, como a indústria da pesca. A experiência tem demonstrado que estes setores, nos quais é frequente haver um grande número de pequenas e médias empresas, podem sofrer prejuízos económicos significativos em caso de acidente grave numa exploração no mar[20].

A este respeito, a Noruega implementou a legislação provavelmente mais abrangente para lidar com a responsabilidade civil por poluição no mar. Não só impõe responsabilidade objetiva por lesões

---

15 No *Liability SWD*, quadro 2 e anexo III, pode ser consultada uma descrição completa destas diferenças.

16 Diretiva 2009/147/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de novembro de 2009, relativa à conservação das aves selvagens – JO L 20 de 26.1.2010, p. 7.

17 Diretiva 92/43/CEE do Conselho, de 21 de maio de 1992, relativa à preservação dos *habitats* naturais e da fauna e da flora selvagens – JO L 206 de 22.7.1992, p. 7.

18 Diretiva 2000/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2000, que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política da água – JO L 327 de 22.12.2000, p. 1.

19 Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política para o meio marinho – JO L 164 de 25.6.2008, p. 19.

20 Os pedidos de indemnização por perdas económicas representaram 96 % das reclamações junto da Gulf Coast Claims Facility, na sequência do incidente com a plataforma Deepwater Horizon em 2010, nos Estados Unidos.

corporais, danos materiais e prejuízos económicos, incluindo prejuízos puramente económicos[21], como também prevê especificamente que os «prejuízos financeiros incorridos por pescadores noruegueses em resultado de atividades petrolíferas» são indemnizáveis[22].

c) Responsável perante quem? Quem pode apresentar um pedido de indemnização?

O direito a indemnização por danos sofridos pode basear-se em disposições legais (a regra geral no setor das operações no mar) ou em disposições contratuais e é, em princípio, concedido na sequência de um pedido apresentado pela parte afetada. Em casos específicos, a indemnização pode também ser «automática» (intervenção mínima da parte afetada), por exemplo no quadro de uma «cláusula de autoexclusão»[23] ou sempre que disposições legais ou contratuais o especifiquem.

Como defensoras do interesse comum, as autoridades públicas intentam ações contra as partes responsáveis pelos danos ao ambiente. No caso de perdas ou danos, qualquer pessoa singular ou coletiva que os sofra em resultado de operações no mar tem o direito de intentar uma ação, uma vez que a igualdade de tratamento nos termos da lei é um elemento central nos Estados-alvo.

Há, porém, questões legítimas quanto à possibilidade e ao grau de responsabilidade dos infratores perante os queixosos noutros países lesados pelas suas operações. Aqui, importa resolver três questões interdependentes:

1. Competência judiciária: que tribunal(ais) deve(m) julgar o litígio?
2. Escolha da lei aplicável: que lei(s) deve o órgão judiciário aplicar?
3. Decisões judiciais estrangeiras: uma decisão judicial é reconhecida ou executada noutro país?

Dois regulamentos da UE, em vigor, abordam estas questões. No que respeita à competência judiciária, o Regulamento Bruxelas I[24] concede às vítimas de acidentes no mar o direito de intentarem uma ação contra requeridos domiciliados na União, seja no país em que estiver domiciliado o requerido, no país em que ocorreu o acidente ou no país em que o dano foi sofrido. Estas regras aplicam-se igualmente na Noruega e na Islândia, com base na Convenção de Lugano de 2007[25].

Significa isto, por exemplo, que uma pessoa (singular ou coletiva) que sofra nos Países Baixos danos resultantes de um acidente causado por uma empresa italiana em águas do Reino Unido pode optar pela prossecução de indemnização em tribunais dos Países Baixos, do Reino Unido ou da Itália, consoante o local onde pensa poder receber tratamento e resultado mais adequados.

Em relação à segunda e à terceira questões, sobre a escolha da lei e as decisões judiciárias estrangeiras, as disposições legais que regem a responsabilidade extracontratual decorrente de acidentes no mar são,

---

[21] Embora com limitações decorrentes da necessidade de estabelecer que o prejuízo económico sofrido era suficientemente direto.

[22] *Liability SWD*, anexo III.

[23] No caso de um ou vários requerentes apresentarem um pedido de indemnização em nome de uma categoria de pessoas singulares ou de entidades comerciais que tenham sofrido um dano ou danos comuns, as pessoas singulares devem apresentar um pedido de exclusão da classe se não pretenderem ser automaticamente incluídas.

[24] Regulamento (CE) n.º 44/2001 do Conselho, de 22 de dezembro de 2000, relativo à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial – JO L 12 de 16.1.2001, p. 1.

[25] Convenção relativa à competência judiciária, ao reconhecimento e à execução de decisões em matéria civil e comercial, de 2007. Consultar *Liability SWD*, ponto 2.10.

nos termos do Regulamento Roma II[26], as do país onde ocorre o dano, independentemente do local em que tenha ocorrido o acidente. Se a indemnização pedida se referir a danos ambientais ou a danos sofridos por pessoas ou bens na sequência de tais danos, as vítimas podem igualmente optar por invocar a lei do país em que ocorreu o acidente. De notar que a lei aplicável pode ser a de um Estado-Membro ou a de um país terceiro, fora da UE[27].

Significa isto, por exemplo, que, relativamente aos danos causados por um derrame de hidrocarbonetos em resultado de um acidente no mar dos Países Baixos, um queixoso norueguês pode optar pela prossecução de indemnização quer ao abrigo da legislação da Noruega quer ao abrigo da dos Países Baixos, consoante a que lhe for mais favorável.

Avaliação da eficácia dos regimes de responsabilidade e da adequação de se alargar o âmbito das disposições relativas à responsabilidade

Conforme atrás referido, e igualmente circunstanciado no *Liability SWD*, a responsabilidade por lesões corporais e danos materiais já vigora nos Estados-alvo e a responsabilidade ambiental tem sido harmonizada por meio da legislação da UE. No entanto, os Estados-alvo abordam a responsabilidade civil por acidentes no mar de formas diferentes e podem limitá-la a níveis diferentes. A título de exemplo, enquanto a legislação de Chipre ou do Reino Unido tende a impor maiores limitações em matéria de responsabilidade, exigindo prova da negligência ou do caráter direto dos prejuízos económicos sofridos, a legislação de outros Estados-alvo, como a Dinamarca, a França, a Islândia, os Países Baixos ou a Noruega, é mais favorável aos queixosos[28].

Importa, contudo, notar que, apesar das diferenças entre os Estados-alvo, é difícil identificar claramente algum deles como sendo menos eficaz em lidar com pedidos de indemnização associados a acidentes no mar.

Em alguns regimes nacionais, a situação pode também estar a mudar: vários Estados-Membros têm indicado nos seus contactos com a Comissão [inclusive em reuniões do Grupo de Autoridades do Petróleo e do Gás *Offshore* da União Europeia (EUOAG)[29]] que poderão reavaliar os seus regimes de responsabilidade aplicáveis aos acidentes no mar, em paralelo com a obrigação de instaurar procedimentos de indemnização nos termos do artigo 4.º, n.º 3, da DSO. Embora as alterações ao tratamento da responsabilidade civil não sejam explicitamente exigidas pela diretiva, responsabilidade e indemnização são questões estreitamente conexas, e alterações a uma podem obrigar a alterações à outra. A obrigação prevista no artigo 4.º, n.º 3, da DSO pode, por conseguinte, conduzir a um alargamento das disposições em matéria de responsabilidade em alguns Estados-alvo.

O alargamento de disposições em matéria de responsabilidade ao nível da UE poderia implicar que a responsabilidade objetiva se aplicaria a mais categorias de danos ou perdas civis nos Estados-alvo e/ou mais tipos de prejuízos económicos poderiam ser objeto de indemnização — nomeadamente, os tipos de prejuízos económicos a que são suscetíveis o setor das pescas e as economias costeiras locais (como os destinos turísticos do litoral). Sempre que um certo grau de ambiguidade nos textos jurídicos

[26] Regulamento (CE) n.º 864/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de julho de 2007, relativo à lei aplicável às obrigações extracontratuais (Roma II) – JO L 199 de 31.7.2007, p. 40. Não aplicável à Dinamarca.

[27] *Liability SWD*, ponto 2.10.

[28] Para mais informações, consultar *Liability SWD*, ponto 2.2 e pontos 2.5 a 2.7.

[29] Decisão da Comissão de 19 de janeiro de 2012 relativa à criação do Grupo de Autoridades do Petróleo e do Gás *Offshore* da União Europeia –JO C 18 de 21.1.2012, p. 8.

aplicáveis tornar incerto algum pedido de indemnização por perdas económicas, a legislação pode ser esclarecida com uma referência específica aos tipos de danos suscetíveis de resultar de acidentes no mar e/ou às partes suscetíveis de serem afetadas. Por último, embora as leis em vigor se afigurem abrangentes no que respeita ao acesso à justiça além-fronteiras, o alargamento das disposições em matéria de responsabilidade poderá implicar que um recurso se torne mais acessível aos requerentes de indemnizações por danos no mar mediante a introdução de cláusulas de autoexclusão em acidentes no mar.

Pode argumentar-se que a responsabilização das empresas por *todos* os danos e perdas causados por acidentes no mar facilita o acesso à justiça por parte das vítimas. Incentiva as empresas a tomarem as precauções adequadas e a desenvolverem modos de operação mais seguros. Contribui também para garantir que as atividades no mar são apenas empreendidas se os benefícios compensarem os riscos.

Todavia, a limitação da responsabilidade é uma necessidade prática. Nomeadamente, os litígios referentes a derrames de hidrocarbonetos podem ser complexos, tornando-se necessário encontrar um equilíbrio entre a necessidade de indemnizar as vítimas de forma adequada e a necessidade de evitar o pagamento de pedidos de indemnização «ilegítimos». As perdas económicas são suscetíveis de interligação sequencial na economia, pelo que são essenciais parâmetros de responsabilidade bem definidos de forma a prevenir a responsabilização excessiva — também conhecida como problema da porta aberta[30] — no interesse da desejável exclusão de pedidos de indemnização mais indiretos e especulativos. As tradições jurídicas determinam o modo como os sistemas judiciais dos Estados-Membros distinguem entre pedidos legítimos e os riscos correntes que os agentes económicos enfrentam.

Conclusões e recomendações

Embora haja diferenças nacionais no modo como os regimes de responsabilidade regulam o acesso à justiça para as vítimas de acidentes no mar, de momento não se pode considerar inequívoco que qualquer uma das abordagens atuais relativas à responsabilidade civil nos Estados-alvo é menos eficaz para concretizar o objetivo da DSO, que visa garantir a segurança das operações de petróleo e gás no mar, em toda a UE.

No entanto, é evidente que a transposição da DSO para o direito nacional obrigará os Estados-Membros a estudarem o modo como as suas regras de responsabilidade protegerão melhor o interesse público geral em conformidade com os requisitos de indemnização do artigo 4.º, n.º 3, da DSO. Uma vez que a garantia de tratamento adequado dos pedidos de indemnização pode implicar alterações ao regime de responsabilidade que dá direito a indemnização, alguns Estados-Membros poderão rever os seus regimes nacionais tendentes a determinar a extensão da responsabilidade das operações de petróleo e gás no mar.

Aquando da revisão dos respetivos regimes de responsabilidade no âmbito da implementação da DSO no direito nacional, os Estados-Membros devem igualmente considerar a adoção de disposições especificamente para os setores económicos mais vulneráveis a acidentes no mar, sem introduzir a incerteza generalizada sobre os níveis de responsabilidade financeira que possa impedir o desenvolvimento da exploração de petróleo e gás no mar. Estes esforços devem ser adaptados às substanciais diferenças nacionais em matéria de benefícios e riscos económicos decorrentes de

[30] Impossibilidade de prevenir pedidos de indemnização à distância que a sociedade não consideraria legítimos mas que seriam suscetíveis de êxito.

operações em curso no mar, bem como às indústrias expostas a acidentes no mar nos diversos Estados-Membros. Por exemplo, os Estados-Membros com atividades significativas no mar ou com grandes setores de pesca e/ou de turismo no litoral devem analisar se seria desejável um reforço das disposições relativas a prejuízos económicos especificamente para estes setores, como, por exemplo, a Noruega já fez para o setor das pescas.

Acresce que os regulamentos Bruxelas I e Roma II exigem que os Estados-alvo tenham em conta, nos seus requisitos de segurança financeira, os potenciais danos que os seus titulares de licenças e operadores possam incorrer noutras jurisdições. Estes danos poderiam ser muito maiores do que os danos incorridos internamente, devido à grande pegada geográfica dos acidentes graves e à possibilidade de regras de responsabilidade civil mais rigorosas noutras jurisdições.

A Comissão está bem colocada para sensibilizar para estas questões específicas de transposição, por meio de fóruns como o Grupo de Autoridades da Zona Offshore da UE (EUOAG), juntamente com as autoridades nacionais, a indústria do petróleo e do gás, outras indústrias e a sociedade civil. Tem introduzido regularmente a questão na ordem de trabalhos das reuniões do EUOAG e continuará a fazê-lo por meio de seminários específicos e sessões estruturadas de intercâmbio de boas práticas.

Mas a Comissão não deve só incentivar debates com as partes interessadas, senão também garantir que todos os Estados-Membros dão resposta às questões acima apontadas mediante controlos de conformidade que se centram nas disposições pertinentes da DSO em matéria de responsabilidade e indemnização. Paralelamente, a Comissão utilizará as reuniões do EUOAG para uma recolha sistemática de dados que abranja todos os aspetos relacionados com responsabilidade na legislação recentemente transposta pelos Estados-Membros.

Estas três medidas permitirão à Comissão incluir, no seu primeiro relatório de aplicação, uma análise exaustiva das alterações aos regimes nacionais individuais, especificamente no que se refere à eficácia das disposições relativas à responsabilidade. Com esta base, a Comissão deverá estar bem posicionada para concluir da necessidade de outras medidas.

INSTRUMENTOS DE GARANTIA FINANCEIRA E SUA DISPONIBILIDADE

Uma vez estabelecida a responsabilidade, a questão versa naturalmente sobre a forma como o infrator financiará os danos pelos quais é responsável. A catástrofe da Deepwater Horizon revelou que os piores acidentes no mar podem causar danos tão graves que apenas as maiores empresas estariam em condições de absorver totalmente os seus custos, o que levanta questões acerca da existência de instrumentos de garantia financeira capazes de assegurar que, na sequência de um acidente grave, a indemnização está disponível e as empresas se mantêm solventes.

Há uma grande variedade de produtos de garantia financeira para cobrir o risco operacional das empresas de petróleo e de gás. As opções vão desde o seguro próprio[31] e o seguro de responsabilidade civil[32], passando por sistemas mutualistas como a Offshore Pollution Liability Association Ltd (OPOL)[33], a mecanismos alternativos de transferência de riscos[34] e outros.

[31] *Liability SWD*, p. 35-36.
[32] *Liability SWD*, p. 36-38.
[33] *Liability SWD*, p. 40-41.
[34] *Liability SWD*, p. 41.

Caixa de texto: OPOL (OFFSHORE POLLUTION LIABILITY ASSOCIATION)

A *Offshore Pollution Liability Association Ltd* (OPOL) é um acordo comum do setor, aberto aos operadores de atividades no mar em muitos dos Estados-alvo. As empresas associadas beneficiam da garantia de que outras empresas inseridas no regime pagarão qualquer indemnização que as primeiras não sejam financeiramente capazes de suportar sozinhas, até determinados limites financeiros fixados (125 milhões de dólares para custos de reparação e 125 milhões de dólares para danos por poluição). Na sequência de um incidente, as reclamações não são intentadas diretamente contra a OPOL, mas contra a sociedade-membro responsável pelos danos e perdas.

A OPOL não é um fundo de indemnização nem constitui, para uma empresa, uma garantia contra a sua própria falência. Esta mutualização do risco de insolvência, suportada por terceiros, contribui para reduzir os custos de seguros e tranquilizar os reguladores e o público quanto à capacidade financeira dos titulares de licenças para operações no mar. Os critérios de adesão à OPOL também reforçam a vigilância mútua do setor que complementa a avaliação regulamentar da capacidade financeira das empresas em conseguir licenciamento.

A adesão à OPOL exige que os operadores aceitem responsabilidade objetiva pelos danos e perdas e é uma condição prévia da concessão de licenças no Reino Unido. A adesão ao regime satisfaz também as condições de concessão de licenciamento na Irlanda para as operações no mar. No entanto, o limite de 250 milhões de dólares, que a OPOL determinou para os reembolsos e as indemnizações de cada incidente, poderá não cobrir todos os danos e perdas dos piores acidentes.

Para mais pormenores, consultar *Liability SWD*, pontos 2.3 e 4.2.

Embora nem todos estes produtos possam ser amplamente utilizados neste momento pela indústria de operações no mar, o mercado dos instrumentos de garantia financeira parece ter a profundidade e a inovação necessárias para atender a todas as empresas de petróleo e de gás que operam ao abrigo das atuais obrigações de responsabilidade do EEE. Permite também que as empresas de petróleo e de gás repartam os seus riscos entre uma diversidade de intervenientes no mercado, desde companhias de seguros e de resseguros a agentes do mercado financeiro, como grupos de capitais privados e fundos especulativos (*hedge funds*), bem como entre outras empresas de petróleo e gás.

Não obstante, é ainda reduzida a adoção de instrumentos de garantia financeira para cobrir todos os danos resultantes dos acidentes no mar menos frequentes e mais dispendiosos. Pode haver várias razões para isso, uma das quais foi já analisada no presente relatório: em alguns Estados-alvo, o âmbito da responsabilidade por danos pode, de momento, não tornar estes produtos necessários.

Outro importante fator que contribui para esta situação é o facto de muitos reguladores de Estados-alvo limitarem as formas de cobertura que aceitam, excluindo de imediato a oferta de uma série de soluções inovadoras. Doze dos vinte Estados-alvo especificam explicitamente o seguro como um mecanismo de segurança financeira para o licenciamento e/ou a exploração, dos quais nove não especificam qualquer outro tipo de mecanismo. Esta percentagem elevada de Estados-alvo que favorecem os contratos de seguro pode ser mesmo superior, uma vez que o modelo de acordos contratuais de seis Estados-alvo não estava disponível para análise[35].

Impede-se assim uma compreensão cabal do grau em que outros fatores podem estar a limitar o desenvolvimento de instrumentos de garantia financeira para cobrir as responsabilidades associadas a explorações no mar. Esses fatores podem incluir a falta de obrigação regulamentar de níveis

[35] *Liability SWD*, ponto 3.2.

adequados de cobertura. A cobertura pode estar para além das capacidades das seguradoras individuais ou da disponibilidade de resseguro no mercado. Em alternativa, nos casos em que está disponível uma cobertura, as seguradoras e o setor das operações no mar podem não ser capazes de chegar a acordo sobre os níveis de risco e, por conseguinte, sobre um preço para esses produtos, levando à sua indisponibilização.

É provável que esta situação se altere com a aplicação da DSO. No seu artigo 4.º, os n.os 1 a 3 estabelecem requisitos de segurança financeira baseados na exposição, obrigando os Estados-Membros a terem em devida conta a «capacidade financeira do requerente, incluindo eventuais garantias financeiras, para assumir a responsabilidade que possa decorrer das operações *offshore* de petróleo e gás em causa».

Além disso, ainda no artigo 4.º da DSO, o n.º 3 também dispõe que os Estados-Membros «devem facilitar a disponibilização de instrumentos financeiros sustentáveis e outras medidas para ajudar os requerentes de licenças a demonstrarem a sua capacidade financeira». Podem ser tomadas várias medidas, incluindo o alargamento das formas de cobertura aceites pelas autoridades nacionais.

As disposições da DSO são secundadas pelo Protocolo *Offshore* à Convenção de Barcelona, que recentemente se tornou parte integrante do acervo da UE[36]. Este protocolo prevê, no seu artigo 27.º, n.º 2, alínea b), que cada Parte deve assegurar que os operadores possuam e mantenham uma cobertura por seguro ou outras formas de garantia financeira por danos causados pelas atividades abrangidas pelo Protocolo.

A experiência da DRA mostra que um mercado competitivo de instrumentos de garantia financeira — agrupamentos, seguros, obrigações, garantias, etc. — pode desenvolver-se no seguimento de uma alteração regulamentar significativa da UE, ainda que com um certo desfasamento de tempo, a fim de permitir que os operadores de mercado se adaptem aos novos requisitos[37]. Por conseguinte, espera-se que a disponibilidade e a adoção de instrumentos de garantia financeira para riscos de acidentes no mar possa melhorar nos anos seguintes à incorporação da DSO no direito nacional.

Conclusões e recomendações

O mercado de seguros, apesar de não dispor imediatamente de instrumentos de garantia financeira que cubram todos os danos resultantes dos acidentes no mar menos frequentes e mais dispendiosos, parece ter a profundidade e a inovação necessárias para atender a todas as empresas de petróleo e de gás que operam ao abrigo das obrigações de responsabilidade vigentes no EEE. Além disso, prevê-se que o mercado dos instrumentos de garantia financeira se adapte às novas obrigações introduzidas pelo artigo 4.º da DSO, especialmente se as autoridades nacionais alargarem os tipos de cobertura por instrumentos financeiros que aceitam. As alterações previstas devem ser verificadas após o prazo de transposição da DSO, fixado para julho de 2015, e da aplicação do Protocolo *Offshore* à Convenção de Barcelona. A Comissão tornará a aplicação plena do artigo 4.º um domínio prioritário de fiscalização nos controlos de conformidade da diretiva.

[36] Decisão do Conselho, de 17 de dezembro de 2012, relativa à adesão da União Europeia ao Protocolo relativo à Proteção do Mar Mediterrâneo contra a poluição resultante da prospeção e da exploração da plataforma continental, do fundo do mar e do seu subsolo (2013/5/UE) – JO L 4 de 9.1.2013, p. 13.

[37] Relatório da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, nos termos do artigo 14.º, n.º 2, da Diretiva 2004/35/CE relativa à responsabilidade ambiental em termos de prevenção e reparação de danos ambientais, 12/10/2010, COM(2010) 581 final.

É melhor deixar à apreciação dos Estados-Membros a decisão quanto a aceitar ou exigir a adesão a um regime de seguros mútuos, como a OPOL, para licenciamento de operações no mar, uma vez que está intimamente ligada aos seus regimes nacionais de responsabilidade, às características do regime em questão, aos titulares de licenças nas suas águas e aos riscos com que estes se deparam. As significativas diferenças regionais em operações no mar do EEE — e, por conseguinte, os tipos e níveis de risco com que se confrontam os operadores — poderão conduzir a injustificadas subvenções cruzadas para o risco, entre estas regiões, e a um risco moral em caso de solução única.

TRATAMENTO DOS PEDIDOS DE INDEMNIZAÇÃO

Uma vez estabelecido o grau de responsabilidade e assegurada a capacidade de financiar a indemnização devida pelos danos, quer com base nos recursos próprios da empresa ou mediante um instrumento financeiro, o último elo da cadeia é o desembolso desta indemnização para que chegue rapidamente aos legítimos requerentes. Em 2010, a catástrofe da Deepwater Horizon revelou que os acidentes graves no mar podem afetar um grande número de pessoas e esticar os recursos de qualquer regime instituído para processar pedidos e conceder indemnizações às vítimas. Demonstrou a importância de pôr em prática, de modo proativo e bem concebido, mecanismos de indemnização antes da ocorrência de acidentes graves, de forma a minimizar os efeitos em cascata dos prejuízos na economia.

Existem apenas dois mecanismos de indemnização em vigor especificamente para acidentes de petróleo e gás nos Estados-alvo. Em primeiro lugar, a Noruega criou um mecanismo de indemnização para lidar com acidentes no mar. A sua Lei das Atividades Petrolíferas consolida regras para a gestão de pedidos acumulados e de indemnizações a pescadores. A legislação prevê igualmente a apresentação de pedidos de indemnização transfronteiriços provenientes da Dinamarca, da Finlândia e da Suécia, conforme estabelece a Convenção Nórdica sobre a Proteção do Ambiente[38].

Em segundo lugar, a OPOL, apesar de constituir fundamentalmente um acordo mútuo do setor, também define procedimentos destinados a acelerar os pedidos de indemnização sem recurso a processos judiciais. No entanto, uma importante falha do regime de indemnizações da OPOL é estipular que o operador responsável tem o poder de decidir se os pedidos de indemnização contra si dirigidos são ou não aplicáveis ao abrigo do acordo OPOL em primeira instância[39].

Na ausência de um regime de indemnização específico para os acidentes de operações de petróleo ou gás no mar, os pedidos de indemnização são resolvidos ao abrigo do direito nacional de responsabilidade civil. Neste caso, aplicam-se as regras de processo civil[40] e, se não forem resolvidos fora do tribunal, os processos podem durar entre seis meses e vários anos (décadas em alguns casos). Embora a Bélgica, a Itália, Portugal e os Países Baixos tenham recentemente adotado nova legislação a fim de simplificar os litígios coletivos, esta poderia ainda ser mais simplificada, a fim de melhor gerir as formas específicas de dano que um acidente no mar pode provocar e as necessidades dos setores suscetíveis de serem afetados, em especial a pesca e o turismo[41].

Apesar de atualmente haver muito poucos regimes de indemnização para acidentes no mar do EEE, esta situação deverá alterar-se significativamente com a aplicação da DSO. Nos termos do artigo 4.º,

[38] *Liability SWD*, ponto 4.1.
[39] *Liability SWD*,pontos 2.3 e 4.2.
[40] Regras a cumprir no caso de ações cíveis.
[41] Mais pormenores no *Liability SWD*, ponto 4.3.

n.º 3, da DSO, os Estados-Membros devem estabelecer procedimentos para assegurar o tratamento rápido e adequado dos pedidos de indemnização, inclusive os pagamentos de indemnizações respeitantes a incidentes transfronteiriços, desde que a responsabilidade esteja prevista no direito nacional. Pode haver várias formas de melhorar as atuais disposições, como, por exemplo:

- processamento independente de pedidos de indemnização;
- igualdade de tratamento para pedidos transfronteiriços;
- melhoria da acessibilidade, da clareza e da simplicidade dos processos de indemnização;
- definição clara da responsabilidade de gestão dos pedidos;
- obrigações predefinidas em matéria de prazos, de forma a minimizar os atrasos;
- meios de reparação em caso de falhas no sistema.

Conclusões e recomendações

Embora haja apenas dois mecanismos de indemnização atualmente em vigor especificamente para acidentes de petróleo e gás nos Estados-alvo, a DSO obriga os Estados-Membros a porem em prática procedimentos que assegurem o tratamento rápido e adequado dos pedidos de indemnização. A Comissão, em colaboração com os Estados-Membros, pode ajudar a alcançar garantias adequadas para os requerentes a este respeito. Se os novos regimes nacionais de indemnização não conseguirem estabelecer garantias adequadas para as vítimas de acidentes no mar, nem conseguirem refletir plenamente os direitos dos requerentes transfronteiriços, nos termos dos Regulamentos Bruxelas I e Roma II, pode ser necessário a Comissão reavaliar, aquando ou depois do primeiro relatório de execução da DSO, se estes objetivos poderiam ser alcançados mediante ações complementares da UE.

CONCLUSÕES GERAIS

Os efeitos da DSO, aplicada pelos Estados-Membros, mostrarão nos próximos anos se é conveniente incluir no âmbito do direito penal certas condutas suscetíveis de causar acidentes graves, para reforçar a segurança das atividades no mar. Se for caso disso, a Comissão apresentará uma proposta legislativa.

Alargar as disposições relativas à responsabilidade, no âmbito da legislação da UE, não se afigura adequado nesta fase. Em certos casos, os regulamentos Bruxelas I e Roma II evitam que as diferenças entre os regimes nacionais prejudiquem requerentes de outros Estados-Membros da UE. Por outro lado, alguns Estados-Membros poderão reavaliar os seus regimes de responsabilidade em vigor para acidentes no mar, em conjunto com outras alterações introduzidas pela DSO.

Contudo, a Comissão estará em condições de concluir quanto à necessidade de outras medidas aquando do primeiro relatório da implementação da DSO. Nomeadamente, a Comissão pode:

- continuar a fazer avançar as questões de responsabilidade civil mediante debates estruturados do EUOAG;
- centrar-se nas disposições relacionadas com responsabilidade em matéria de controlo de conformidade com a DSO; e
- utilizar as reuniões do EUOAG para uma recolha sistemática de dados, abrangendo todos os aspetos da legislação recentemente transposta relacionados com responsabilidade.

É ainda reduzida a adoção de instrumentos de garantia financeira para cobrir todos os danos resultantes dos acidentes no mar menos frequentes e mais dispendiosos. Além disso, nos Estados-alvo, há apenas dois mecanismos de indemnização atualmente em vigor especificamente para acidentes de

petróleo e gás. No entanto, as disposições da DSO devem conduzir a melhoramentos significativos em ambos os domínios.

Caso as novas legislações nacionais não melhorem a disponibilidade de instrumentos de garantia financeira nem estabeleçam procedimentos para assegurar o tratamento rápido e adequado dos pedidos de indemnização, a Comissão reavaliará se estes objetivos podem ser alcançados por meio de ações complementares da UE.

A Comissão incentiva os Estados-Membros a partilharem as suas experiências com instrumentos de garantia financeira, responsabilidade, indemnizações e sanções penais, em primeiro lugar, no âmbito do Grupo de Autoridades da Zona *Offshore* da UE. Após a transposição da diretiva e com base nas experiências dos Estados-Membros que trabalharem com a nova base jurídica, a Comissão poderá atualizar a sua avaliação, tal como prevê o presente relatório.