2025/811

28.4.2025

DIRETIVA DELEGADA (UE) 2025/811 DA COMISSÃO

de 19 de fevereiro de 2025

que altera o anexo I da Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante às informações a notificar aos sistemas de notificação dos navios

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho ([1]), nomeadamente o artigo 27.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

(1) A recente evolução a nível do transporte de mercadorias perigosas, incluindo o petróleo, devido a conflitos geopolíticos que afetam o transporte marítimo, é motivo de grande preocupação. Em especial, a ocorrência da chamada frota negra ou sombra, tal como definida na Resolução A.1192 (33) da Assembleia da Organização Marítima Internacional (OMI), frequentemente constituída por navios incumpridores, representa riscos substanciais para a segurança marítima e para os ecossistemas marinhos.

(2) As estimativas sugerem que a frota negra ou sombra cresceu 70 % nos últimos anos e inclui cerca de 600 navios. O funcionamento opaco da frota negra ou sombra cria dificuldades, especialmente no que se refere ao estabelecimento e à verificação do estatuto dos certificados, incluindo os certificados de seguro. O aumento do transporte de petróleo por esses navios inseguros e sem seguro compromete as normas de segurança e ambientais em vigor ao abrigo dos instrumentos desenvolvidos pela OMI.

(3) Consequentemente, o aumento da exposição das costas europeias dos Estados-Membros a danos ambientais decorrentes da intensificação da atividade da frota negra ou sombra, que provoca um risco acrescido de acidentes e incidentes marítimos, é considerado uma ameaça inaceitável para a segurança da vida humana no mar e para o ambiente.

(4) As possibilidades legais de imputação de responsabilidade ou de obtenção de uma indemnização em caso de incidente podem ser limitadas devido à falta de clareza da propriedade e da cobertura de seguro dos navios, impondo assim o ónus da reparação dos danos causados por um potencial derrame aos Estados-Membros afetados e à União.

(5) A Diretiva 2009/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]) relativa ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos contém disposições relativas à notificação da prova de seguro marítimo para qualquer navio — independentemente da bandeira — que navegue para qualquer porto de um Estado-Membro da UE, bem como no mar territorial dos Estados-Membros da UE, sem prejuízo dos requisitos do direito internacional. No entanto, não abrange os navios em trânsito.

(6) A Diretiva 2002/59/CE, no seu artigo 5.º, exige que todos os navios que entrem na zona de um sistema de notificação obrigatória dos navios de algum Estado-Membro da UE cumpram esse sistema através da comunicação das informações exigidas. Além disso, o artigo 16.º exige que os navios que não obedeçam à notificação ou não possuam certificados de seguro ou garantias financeiras em conformidade com as regras internacionais ou da UE sejam considerados como representando um risco potencial para o transporte marítimo ou uma ameaça para a segurança marítima, a segurança das pessoas ou o ambiente.

(7) Os requisitos existentes não abrangem adequadamente as situações dos navios que, independentemente do seu pavilhão, navegam ao longo das costas dos Estados-Membros, em trânsito, mas não entram nos respetivos portos, e que necessitam de ser abordadas.

([1]) JO L 208 de 5.8.2002, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj.
([2]) Diretiva 2009/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos (JO L 131 de 28.5.2009, p. 128ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/20/oj)..

(8) Os recentes desenvolvimentos internacionais sublinham a necessidade de medidas sólidas para fazer face aos riscos colocados por navios não segurados e inseguros. A Resolução A.1192 (33) da Assembleia da OMI (dezembro de 2023) insta à adoção de medidas para prevenir operações ilegais no setor marítimo por parte da frota negra ou sombra. As orientações revistas do Comité Jurídico da OMI (LEG.1/Circ.16, junho de 2024) estabelecem normas atualizadas para o reconhecimento dos certificados de seguro de responsabilidade civil e para a validação dos prestadores de segurança financeira, incluindo os órgãos de proteção e indemnizações (P &I), enquanto as resoluções da Assembleia do Fundo e do Fundo Complementar de 1992 (resoluções n.º 14 e n.º 6, respetivamente, novembro de 2024) reforçam o regime internacional de responsabilidade e indemnização estabelecido ao abrigo da Convenção sobre a Responsabilidade Civil (CLC) de 1992, da Convenção FIPOL de 1992 e do Protocolo do Fundo Complementar. A fim de assegurar a harmonização com estas normas internacionais e dar uma resposta eficaz aos riscos emergentes, é necessário atualizar a Diretiva 2002/59/CE para refletir esta evolução.

(9) Com vista a reforçar a segurança marítima/preparação para a poluição e permitir que os Estados costeiros monitorizem eficazmente o tráfego marítimo, em especial os navios que transportam cargas perigosas ou poluentes, como o petróleo, a OMI criou vários sistemas de notificação obrigatória dos navios (MSR). Esses sistemas são concebidos para facilitar o intercâmbio de informações vitais relacionadas com os movimentos e a carga dos navios, assegurando que as autoridades competentes sejam prontamente informadas. Na União, estas informações são transmitidas através de sistemas nacionais de comunicação ligados ao sistema de intercâmbio de informações marítimas da União, o SafeSeaNet. O ponto 4 do anexo I da Diretiva 2002/59/CE descreve o tipo de informação que os navios devem fornecer às autoridades através dos sistemas de declaração pertinentes. A fim de responder à evolução das necessidades operacionais e de segurança, é necessário alterar esse anexo para incluir novas informações, mais especificamente sobre os certificados de seguro, consideradas essenciais para garantir a segurança marítima, a proteção do ambiente e uma resposta eficaz a situações de emergência.

(10) A Diretiva 2002/59/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOTOU A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

No anexo I, ponto 4, da Diretiva 2002/59/CE, o ponto X passa a ter a seguinte redação:

«X. Informações diversas:

— características e quantidade estimada do combustível de bancas para navios de arqueação bruta superior a 1 000,

— condições de navegação,

— um ou mais certificados de seguro emitidos pelo seu prestador e transportados a bordo do navio, que comprovem a existência de um seguro de créditos marítimos em conformidade com o artigo 4.º da Diretiva 2009/20/CE, bem como de responsabilidade civil, emitidos em conformidade com:

— a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil por Prejuízos devidos à Poluição por Hidrocarbonetos, de 1992, com a redação que lhe foi dada (Convenção sobre a Responsabilidade Civil de 1992);

— a Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil por Danos Resultantes da Poluição Causada por Combustível de Bancas, de 2001 (Convenção Bancas 2001); e ainda,

— a Convenção Internacional de Nairóbi sobre a Remoção de Destroços de 2007 (Convenção de Nairóbi 2007).»

Artigo 2.º

1. Os Estados-Membros devem adotar e publicar, no prazo de 6 (seis) meses, as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Os Estados-Membros devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Os Estados-Membros aplicam essas disposições a partir do dia seguinte ao da sua adoção.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que adotarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 3.º

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 19 de fevereiro de 2025.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN