



Bruxelas, 27 de fevereiro de 2018

AVISO ÀS PARTES INTERESSADAS

SAÍDA DO REINO UNIDO E NORMAS DA UE NO DOMÍNIO DO TRANSPORTE MARÍTIMO

Em 29 de março de 2017, o Reino Unido notificou a sua intenção de se retirar da União, de acordo com o disposto no artigo 50.º do Tratado da União Europeia. Significa isto que, salvo ratificação de um acordo de saída¹ que estabeleça outra data, todo o direito da União, primário e derivado, deixará de ser aplicável ao Reino Unido a partir das 00h00 (CET - hora da Europa Central) de 30 de março de 2019 («data de saída»)². A partir desse momento, o Reino Unido passará a ser um «país terceiro»³.

A preparação da saída do Reino Unido não diz respeito apenas à UE e às autoridades nacionais, mas também aos privados.

Tendo em conta o grande número de incertezas, nomeadamente quanto ao teor de um eventual acordo de saída, chama-se a atenção de todos os operadores para certas consequências jurídicas das normas do direito da União atualmente aplicáveis no domínio do transporte marítimo, a ter em conta quando o Reino Unido passar a ser um país terceiro.

Sob reserva de disposições transitórias que possam constar de um eventual acordo de saída, as normas da UE no domínio do transporte marítimo deixarão de ser aplicáveis ao Reino Unido a partir da data de saída. Este facto terá, entre outras, as consequências descritas a seguir nas diversas vertentes do direito da União no domínio do transporte marítimo⁴.

¹ Estão em curso negociações com o Reino Unido com vista a celebrar um acordo de saída.

² De observar que, ao abrigo do artigo 50.º, n.º 3, do Tratado da União Europeia, o Conselho Europeu, com o acordo do Reino Unido, pode decidir, por unanimidade, que os Tratados deixem de ser aplicáveis numa data posterior.

³ Um país terceiro é um país que não é membro da UE.

⁴ O presente aviso não diz respeito ao equipamento marítimo (abordado no «Aviso às partes interessadas – Saída do Reino Unido e normas da UE no domínio dos produtos industriais», https://ec.europa.eu/growth/single-market/goods_pt) nem às qualificações dos marítimos (abordadas no «Aviso às partes interessadas – Saída do Reino Unido e normas da UE relativas ao nível mínimo de formação dos marítimos e o reconhecimento mútuo dos seus certificados» https://ec.europa.eu/transport/transport-modes/news/2017-12-11-brexit-notice-stakeholders_en).

1. ACESSO AO MERCADO

- **Serviços de transporte marítimo intra-União e tráfego com países terceiros:** O Regulamento (CEE) n.º 4055/86⁵ estabelece a liberdade de prestação de serviços de transporte marítimo entre Estados-Membros e entre Estados-Membros e países terceiros, aplicável:
 - «aos nacionais dos Estados-Membros estabelecidos num Estado-Membro que não seja o do destinatário dos serviços»⁶;
 - «aos nacionais dos Estados-Membros estabelecidos fora da UE» ou «às companhias marítimas estabelecidas fora da UE e controladas por nacionais de um Estado-Membro, se os seus navios estiverem matriculados nesse Estado-Membro de acordo com a respetiva legislação»⁷.

As pessoas ou empresas que, a partir da data de saída, não satisfaçam estes critérios deixarão de beneficiar desse regulamento, nomeadamente em termos do tratamento não discriminatório no que se refere às ligações de transporte marítimo internacional.

- **Cabotagem:** Nos termos do artigo 1.º, n.º 1, do Regulamento (CEE) n.º 3577/92⁸, a prestação de serviços de transporte marítimo dentro dos Estados-Membros da UE (cabotagem marítima) é limitada aos **armadores comunitários** (tal como definidos no artigo 2.º, n.º 2, do mesmo regulamento). A partir da data de saída, deixará de ser possível prestar serviços de transporte marítimo a título desse regulamento se deixarem de estar preenchidas as condições para se ser considerado um armador comunitário, exceto se a legislação nacional⁹ permitir o acesso à cabotagem aos navios que arvoram o pavilhão de um país terceiro.

2. SEGURANÇA MARÍTIMA

- **Reconhecimento de organizações:** A saída do Reino Unido, enquanto tal, não prejudica o reconhecimento concedido pela Comissão, em conformidade com o artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 391/2009¹⁰, das organizações na aceção do artigo 2.º, alínea c), do referido regulamento. Porém, em conformidade com o

⁵ Regulamento (CEE) n.º 4055/86 do Conselho, de 22 de dezembro de 1986, que aplica o princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos entre Estados-Membros e Estados-Membros para países terceiros (JO L 378 de 31.12.1986, p. 1).

⁶ Artigo 1.º, n.º 1, do Regulamento (CEE) n.º 4055/86.

⁷ Artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento (CEE) n.º 4055/86.

⁸ Regulamento (CEE) n.º 3577/92 do Conselho, de 7 de dezembro de 1992, relativo à aplicação do princípio da livre prestação de serviços aos transportes marítimos internos nos Estados-Membros (cabotagem marítima) (JO L 364 de 12.12.1992, p. 7).

⁹ Por exemplo, a legislação da Dinamarca, da Irlanda, da Bélgica e dos Países Baixos.

¹⁰ Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios (JO L 131 de 28.5.2009, p. 11).

artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 391/2009, as organizações reconhecidas devem ser objeto de uma avaliação regular (pelo menos de dois em dois anos) pela Comissão, feita em conjunto com o Estado-Membro que inicialmente tiver apresentado o pedido de reconhecimento da organização em causa. O mesmo se aplica às organizações que tenham sido inicialmente reconhecidas pelo Estado-Membro em causa e que agora beneficiam de reconhecimento nos termos do artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 391/2009. A partir da data de saída, o Reino Unido deixará de poder participar nas avaliações de que serão objeto, em conformidade com o artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 391/2009, as organizações por si reconhecidas inicialmente. No respeitante a este requisito formal, a Comissão está a estudar as medidas necessárias e adequadas a tomar para permitir uma avaliação nos termos daquele regulamento.

- **Inspeção de navios pelo Estado do porto:** A Diretiva 2009/16/CE¹¹ estabelece o regime da UE de inspeção de navios pelo Estado do porto. A diretiva impõe aos Estados-Membros a obrigação de fazer inspecionar, por inspetores do Estado do porto, os navios estrangeiros nos portos, com o objetivo de verificar se o estado e o equipamento do navio cumprem as disposições das convenções internacionais e se a tripulação e a exploração do navio cumprem o direito internacional aplicável. A Diretiva 2009/16/CE requer igualmente a verificação do cumprimento de outros requisitos baseados no direito da UE¹², incluindo certificados de seguro nos termos da Diretiva 2009/20/CE¹³. Os Estados-Membros da UE-27 continuarão a verificar os navios do Reino Unido que fizerem escala em portos da UE, mas, a partir da data de saída, o regime de inspeção de navios pelo Estado do porto constante da Diretiva 2009/16/CE deixará de ser aplicável no Reino Unido¹⁴. As relações entre o Reino Unido e a UE em matéria de inspeção de navios pelo Estado do porto serão regidas pelo Memorando de Acordo de Paris para a inspeção de navios pelo Estado do porto¹⁵.
- **Operações dos navios de passageiros:** Em conformidade com os artigos 4.º, 5.º e 6.º da Diretiva 1999/35/CE do Conselho¹⁶, os Estados de acolhimento, na

¹¹ Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (JO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

¹² Artigo 13.º e anexo IV da Diretiva 2009/16/CE.

¹³ Anexo IV, ponto 41, da Diretiva 2009/16/CE e artigo 4.º, n.º 1, da 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. 128).

¹⁴ É de referir que, a partir da data de saída, os navios que arvoram a bandeira do Reino Unido deixarão de ser obrigados a ter a bordo o inventário de matérias perigosas em cumprimento do disposto no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 1257/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativo à reciclagem de navios (JO L 330 de 10.12.2013, p. 1). Todavia, a partir de 31 de dezembro de 2020 esta obrigação ser-lhes-á de novo imposta, enquanto navios que arvoram a bandeira de um país terceiro (artigo 12.º e artigo 32.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 1257/2013). O certificado será verificado em conformidade com o anexo IV, ponto 49, da Diretiva 2009/16/CE.

¹⁵ Todos os Estados-Membros da UE com portos marítimos, incluindo o Reino Unido, são Partes do Memorando de Acordo de Paris.

¹⁶ Diretiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade (JO L 138 de 1.6.1999, p. 1). É de assinalar que esta diretiva está em

ação da referida diretiva, devem efetuar inspeções obrigatórias para garantir a exploração segura de serviços regulares de ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade de e para os portos da UE. Estes navios continuarão a estar sujeitos a tais inspeções nos Estados-Membros da UE-27 a partir dos quais ou para os quais operem, mas, a partir da data de saída, o Reino Unido já não terá de efetuar tais inspeções em conformidade com a Diretiva 1999/35/CE.

- **Segurança dos navios de pesca:** Nos termos do artigo 3.º, n.º 5, da Diretiva 97/70/CE¹⁷, os Estados-Membros devem proibir os navios de pesca que arvore o pavilhão de países terceiros de operarem nas respetivas águas interiores ou no respetivo mar territorial ou de desembarcarem as suas capturas nos respetivos portos, exceto se a administração do respetivo Estado do pavilhão certificar que os navios cumprem os requisitos referidos no artigo 3.º, n.ºs 1 a 4, e no artigo 5.º da Diretiva 97/70/CE, nomeadamente as suas disposições técnicas.

Além disso, nos termos do artigo 7.º, n.º 3, da Diretiva 97/70/CE, os navios de pesca que arvoram o pavilhão de um Estado terceiro devem ser sujeitos a inspeção por um Estado-Membro quando se encontrarem nos seus portos, a fim de verificar se cumprem o Protocolo de Torremolinos¹⁸, logo que este entre em vigor.

Os serviços da Comissão estão prontos a prestar esclarecimentos adicionais às partes interessadas. O sítio Web da Comissão sobre o transporte marítimo (https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_en) faculta informações gerais. Estas páginas serão atualizadas com mais informações, sempre que necessário. Estão disponíveis informações sobre outras questões relacionadas com a segurança marítima no sítio Web da Agência Europeia da Segurança Marítima, no seguinte endereço: <https://www.emsa.europa.eu/>.

Comissão Europeia
Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes

vias de ser revogada e substituída pela Diretiva (UE) 2017/2110, que entrou em vigor em 20 de dezembro de 2017 e cujo prazo de transposição termina em 21 de dezembro de 2019 (depois da data de saída).

¹⁷ Diretiva 97/70/CE do Conselho, de 11 de dezembro de 1997, que estabelece um regime de segurança harmonizado para os navios de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros (JO L 34 de 9.2.1998, p. 1).

¹⁸ Várias disposições do Protocolo de Torremolinos foram atualizadas e alteradas pelo Acordo da Cidade do Cabo, de 2012, sobre a aplicação das disposições do Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo à Convenção Internacional de Torremolinos de 1977 para a Segurança dos Navios de Pesca.