



Bruxelas, 4 de junho de 2020
REV1 — substitui os avisos datados de
27 de fevereiro de 2018 (transporte
marítimo) e 11 de outubro de 2019
(qualificações dos marítimos, REV1)

AVISO ÀS PARTES INTERESSADAS

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

Em 1 de fevereiro de 2020, o Reino Unido retirou-se da União Europeia e passou a ser um «país terceiro»¹. O Acordo de Saída² prevê um período de transição que termina em 31 de dezembro de 2020³. Até essa data, o direito da União é aplicável integralmente ao e no Reino Unido⁴.

Durante o período de transição, a UE e o Reino Unido negociarão um acordo sobre uma nova parceria, que deverá prever, nomeadamente, uma zona de comércio livre. Contudo, não é certo que esse acordo seja celebrado e entre em vigor no termo do período de transição. De qualquer modo, tal acordo criaria uma relação que, em termos de condições de acesso ao mercado, seria muito diferente da participação do Reino Unido no mercado interno⁵, na União Aduaneira da UE e no espaço do IVA e dos impostos especiais de consumo.

Por conseguinte, chama-se a atenção de todas as partes interessadas, em especial dos operadores económicos, para o quadro jurídico aplicável após o termo do período de transição.

¹ Um país terceiro é um país que não é membro da UE.

² Acordo sobre a saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica (JO L 29 de 31.1.2020, p. 7) (a seguir designado por «Acordo de Saída»).

³ O período de transição pode ser prorrogado, antes de 1 de julho de 2020, uma só vez por um período máximo de um ou dois anos (artigo 132.º, n.º 1, do Acordo de Saída). Até à data, o Governo do Reino Unido excluiu essa prorrogação.

⁴ Sob reserva de determinadas exceções previstas no artigo 127.º do Acordo de Saída, não sendo nenhuma delas aplicável no contexto do presente aviso.

⁵ Em particular, um acordo de comércio livre não contempla conceitos do mercado interno (no domínio dos bens e serviços) como o reconhecimento mútuo, o «princípio do país de origem» ou a harmonização. Também não elimina as formalidades e os controlos aduaneiros, incluindo os respeitantes à origem das mercadorias e dos seus componentes, nem as proibições e restrições de importações e exportações.

Aviso às partes interessadas:

Para fazer face às consequências enunciadas no presente aviso, os operadores do transporte marítimo são em particular aconselhados a:

- Os operadores de serviços de transporte marítimo devem determinar se são afetados pela mudança de direitos de acesso ao mercado e tomar as medidas cautelares necessárias aquando da venda de serviços de transporte marítimo após o termo do período de transição; e
- Os operadores de navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro da UE devem assegurar que os certificados emitidos aos marítimos no Reino Unido são reconhecidos na UE em conformidade com o procedimento adequado.

De notar que:

O presente aviso não diz respeito:

- às normas da UE sobre o equipamento marítimo,
- às normas da UE sobre a proteção do transporte marítimo,
- às normas da UE sobre a reciclagem de navios,
- às normas da UE sobre as emissões, incluindo as emissões de CO₂ do transporte marítimo,
- às normas da UE sobre o controlo das pessoas que entram e saem da UE,
- ao quadro geral da UE para o reconhecimento das qualificações profissionais.

Relativamente a estes aspetos, estão em preparação ou foram publicados⁶ outros avisos.

Quando o período de transição terminar, a legislação da UE em matéria de transporte marítimo, incluindo as normas da UE no domínio do nível mínimo de formação e do reconhecimento mútuo dos certificados dos marítimos e, em especial, a Diretiva 2008/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos⁷, deixarão de ser aplicáveis ao Reino Unido. Este facto terá, entre outras, as consequências descritas a seguir:

⁶ https://ec.europa.eu/info/european-union-and-united-kingdom-forging-new-partnership/future-partnership/preparing-end-transition-period_pt

⁷ JO L 323 de 3.12.2008, p. 33.

1. Cabotagem

O artigo 1.º, n.º 1, do Regulamento (CEE) n.º 3577/92⁸ estabelece que a liberdade de prestação de serviços de transporte marítimo dentro de um Estado-Membro (cabotagem marítima) se aplica aos **armadores comunitários** cujos navios estejam registados e arvoreem o pavilhão de um Estado-Membro. A noção de armador comunitário, na aceção do artigo 2.º, n.º 2, desse regulamento abrange:

- a) Os nacionais⁹ de um Estado-Membro que estejam estabelecidos num Estado-Membro ao abrigo da legislação desse Estado e que se dediquem a atividades de navegação;
- b) As companhias de navegação estabelecidas de acordo com a legislação de um Estado-Membro cuja sede principal esteja situada num Estado-Membro e cujo controlo efetivo seja exercido num Estado-membro; ou
- c) Os nacionais de um Estado-Membro estabelecidos fora da União ou as companhias de navegação estabelecidas fora da União e controladas por nacionais de um Estado-Membro, se os seus navios estiverem registados num Estado-Membro e arvorarem o respetivo pavilhão, de acordo com a sua legislação.

Quando o período de transição terminar, os operadores económicos que deixarem de preencher as condições estabelecidas na definição de armador comunitário deixarão de usufruir do direito de prestar serviços de cabotagem marítima em conformidade com o regulamento. Importa referir que um Estado-Membro pode, ao abrigo do direito nacional, decidir não impor restrições à cabotagem por navios que arvoram a bandeira de um país terceiro.

2. SEGURANÇA MARÍTIMA

2.1. Organizações reconhecidas

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, às organizações na aceção do artigo 2.º, alínea c), do referido regulamento.

O artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 391/2009, relativo à participação dos Estados-Membros na avaliação regular das organizações reconhecidas, foi

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 Noção que cobre tanto pessoas singulares como pessoas coletivas.

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).

alterado pelo Regulamento (UE) 2019/492¹¹, a fim de dispor que a avaliação é feita pela Comissão, em conjunto com o ou os Estados-Membros que tenham autorizado a organização reconhecida relevante em conformidade com o artigo 3.º, n.º 2, da Diretiva 2009/15/CE¹². A disposição alterada aplica-se a partir do dia seguinte àquele em que o Regulamento (UE) 2019/492 deixe de ser aplicável ao Reino Unido.

2.2. Inspeção de navios pelo Estado do porto

A Diretiva 2009/16/CE¹³ estabelece o regime da UE de inspeção de navios pelo Estado do porto. A diretiva impõe aos Estados-Membros a obrigação de garantir a inspeção, por inspetores do Estado do porto, dos 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 equipagem 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 UE¹⁴, incluindo certificados de seguro nos termos da Diretiva 2009/20/CE¹⁵.

Os Estados-Membros da UE continuarão a inspecionar os navios do Reino Unido que fizerem escala em portos da UE, mas, após o termo do período de transição, o regime de inspeção de navios pelo Estado do porto constante da Diretiva 2009/16/CE deixará de ser aplicável no Reino Unido¹⁶. As relações entre o Reino Unido e a UE em matéria de inspeção de navios pelo Estado do

¹¹ Regulamento (UE) 2019/492 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de março de 2019, que altera o Regulamento (CE) n.º 391/2009 no que respeita à saída do Reino Unido da União Europeia (JO L 85I de 27.3.2019, p. 5.)

¹² Diretiva 2009/15/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios e para as atividades relevantes das administrações marítimas (JO L 131 de 28.5.2009, p. 47)

¹³ 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).

¹⁴ Artigo 13.º e anexo IV da Diretiva 2009/16/CE.

¹⁵ 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).

¹⁶ Importa referir que, após o termo do período de transição, o requisito, aplicável aos navios embandeirados na União, de 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 relativo à reciclagem de navios deixará em princípio de se aplicar aos navios que arvoram a bandeira do Reino Unido. Todavia, a partir de 31 de dezembro de 2020 aplicar-se-á uma obrigação análoga aos 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 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à reciclagem de navios, JO L 330 de 10.12.2013, p. 1]. O certificado será verificado em conformidade com o anexo IV, ponto 49, da Diretiva 2009/16/CE.

porto serão regidas pelo Memorando de Acordo de Paris para a inspeção de navios pelo Estado do porto¹⁷.

2.3. Segurança dos navios de pesca

Nos termos do artigo 3.º, n.º 5, da Diretiva 97/70/CE¹⁸, os Estados-Membros devem proibir os navios de pesca que arvorem 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, que contêm 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 que não estejam a operar nas águas interiores ou no mar territorial de um Estado-Membro nem a desembarcar as suas capturas nos portos de um Estado-Membro devem ser sujeitos a inspeção por um Estado-Membro quando se encontrarem nos seus portos, a fim de verificar se cumprem o Protocolo de Torremolinos¹⁹, logo que este entre em vigor.

3. QUALIFICAÇÕES DOS MARÍTIMOS

Nos termos do artigo 3.º da Diretiva 2008/106/CE²⁰, os marítimos em serviço a bordo de um navio que arvore o pavilhão de um Estado-Membro da UE devem ser titulares do necessário certificado de competência, certificado de qualificação ou provas documentais (a seguir designados por «certificados») emitidos por esse Estado-Membro, por outro Estado-Membro da UE em conformidade com o procedimento estabelecido no artigo 5.º-B ou por um dos países terceiros reconhecidos em conformidade com o artigo 19.º da mesma diretiva. Em relação aos navios que arvorem a sua bandeira, cada Estado-Membro reconhece os certificados emitidos aos marítimos pelos outros Estados-Membros ou pelos países terceiros reconhecidos, para que os marítimos deles titulares possam trabalhar a bordo. A

¹⁷ Todos os Estados-Membros da UE com portos marítimos, bem como o Reino Unido, são Partes do Memorando de Acordo de Paris.

¹⁸ 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).

¹⁹ Protocolo de Torremolinos de 2 de abril de 1993 relativo à Convenção Internacional de Torremolinos de 1977 («Protocolo de Torremolinos») 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.

²⁰ Diretiva 2008/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos (Reformulação) (JO L 323 de 3.12.2008, p. 33.) De notar que a Diretiva 2005/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa ao reconhecimento mútuo dos certificados dos marítimos emitidos pelos Estados-Membros e que altera a Diretiva 2001/25/CE (JO L 255 de 30.9.2005, p. 160) foi revogada pelo artigo 2.º da Diretiva (UE) 2019/1159 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que altera a Diretiva 2008/106/CE (JO L 188 de 12.7.2019, p. 94).

Diretiva 2008/106/CE prevê dois procedimentos de reconhecimento distintos aplicáveis, respetivamente, aos certificados emitidos pelos outros Estados-Membros e aos emitidos pelos países terceiros reconhecidos:

- O artigo 5.º-B da Diretiva 2008/106/CE dispõe que cada Estado-Membro deve autenticar («autenticação que atesta o reconhecimento») ou aceitar, consoante aplicável, os certificados emitidos aos marítimos pelos outros Estados-Membros;
- O artigo 19.º, n.º 4, da Diretiva 2008/106/CE dispõe que um Estado-Membro pode decidir, relativamente aos navios que arvoreem o seu pavilhão, autenticar certificados emitidos pelos países terceiros reconhecidos.

«Aceitação» nos termos do artigo 5.º-B da Diretiva 2008/106/CE:

Findo o período de transição, os certificados emitidos aos marítimos pelo Reino Unido deixam de ser «aceites» por um Estado-Membro da UE nos termos do artigo 5.º-B da Diretiva 2008/106/CE.

Por conseguinte, após o termo do período de transição terminar, um comandante ou oficial titular de um certificado emitido pelo Reino Unido e «aceite» por um Estado-Membro da UE deixará de poder continuar a trabalhar a bordo de navios que arvoreem o pavilhão desse Estado-Membro.

«Autenticação que atesta o reconhecimento» por força do artigo 5.º-B da Diretiva 2008/106/CE:

Findo o período de transição, os certificados emitidos aos marítimos pelo Reino Unido deixam de poder ser autenticados («autenticação que atesta o reconhecimento») por um Estado-Membro da UE nos termos do artigo 5.º-B da Diretiva 2008/106/CE. As «autenticações que atestam o reconhecimento» emitidas antes do termo do período de transição pelos Estados-Membros da UE nos termos do artigo 5.º-B da Diretiva 2008/106/CE relativamente a certificados emitidos aos marítimos pelo Reino Unido continuarão a ser válidas até à expiração da autenticação pertinente.

Por conseguinte, um comandante ou oficial titular de uma «autenticação que atesta o reconhecimento» emitida por um Estado-Membro relativamente a um certificado emitido pelo Reino Unido poderá continuar a trabalhar a bordo de navios que arvoreem o pavilhão desse Estado-Membro.

Todavia, findo o período de transição, será impossível obter de outro Estado-Membro da UE a «autenticação que atesta o reconhecimento» nos termos do artigo 5.º-B da Diretiva 2008/106/CE para trabalhar a bordo de um navio que arvore o pavilhão desse Estado-Membro.

Após o termo do período de transição, o reconhecimento por um Estado-Membro da UE de certificados emitidos aos marítimos pelo Reino Unido será sujeito às

condições e ao procedimento estabelecidos no artigo 19.^{o21} da Diretiva 2008/106/CE, em consonância com o novo estatuto do Reino Unido enquanto país terceiro.

O sítio Web da Comissão sobre o transporte marítimo (https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime_en) faculta informações gerais, incluindo sobre marítimos (https://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers_en). Estas páginas serão atualizadas sempre que necessário. Podem ser encontradas 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

²¹ As condições para o reconhecimento estabelecidas no artigo 19.º da Diretiva 2008/106/CE foram recentemente alteradas pela Diretiva (UE) 2019/1159.