



Bruxelas, 30 de novembro de 2023  
(OR. en)

16107/23

---

---

**Dossiê interinstitucional:  
2023/0171(COD)**

---

---

**TRANS 544  
MAR 158  
CODEC 2311  
OMI 85  
IA 329  
DROIPEN 171  
ENV 1400**

## **RELATÓRIO**

---

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	15667/23 + COR 1
n.º doc. Com.:	10119/23 + ADD 1
Assunto:	Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2005/35/CE relativa à poluição por navios e à introdução de sanções, incluindo sanções penais, por crimes de poluição – <i>Orientação geral</i>

---

### **I. INTRODUÇÃO**

1. Em 1 de junho de 2023, a Comissão enviou ao Conselho e ao Parlamento Europeu a proposta referida em epígrafe.
2. A proposta diz respeito a uma alteração à Diretiva 2005/35/CE<sup>1</sup> relativa à poluição por navios e à introdução de sanções, incluindo sanções penais, por crimes de poluição.

---

<sup>1</sup> JO L 255 de 30.9.2005, p. 11.

3. A Diretiva 2005/35/CE regula as sanções aplicadas por descargas ilegais de hidrocarbonetos e de substâncias líquidas nocivas pelos navios no mar. Uma descarga ilegal é uma descarga de um navio que não cumpre as regras aplicáveis da Organização Marítima Internacional (OMI), isto é, as normas definidas na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Convenção Marpol 73/78). A presente diretiva tem como principal objetivo incorporar essas normas internacionais no direito da UE e assegurar que os responsáveis por descargas ilegais de substâncias poluentes são sujeitos a sanções dissuasivas, efetivas e proporcionadas, a fim de melhorar a segurança marítima e de reforçar a proteção do meio marinho contra a poluição por navios.
4. A revisão da diretiva tem os seguintes principais objetivos específicos:
- incorporar as normas internacionais no direito da UE alinhando a diretiva com os anexos da Convenção Marpol sobre as descargas no mar; para o efeito, a Comissão propôs alargar o atual âmbito de aplicação, que abrange apenas os hidrocarbonetos (anexo I da Convenção Marpol) e as substâncias líquidas nocivas a granel (anexo II), às substâncias prejudiciais transportadas por via marítima em embalagens (anexo III), aos esgotos sanitários dos navios (anexo IV), ao lixo dos navios (anexo V) e aos resíduos provenientes dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos (parte do anexo VI);
  - suprimir as disposições relativas às sanções penais por razões de coerência jurídica com a Diretiva Criminalidade Ambiental (atualmente em negociação);
  - garantir que são aplicadas sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas às pessoas (singulares e coletivas) responsáveis pelas descargas ilegais efetuadas por navios;
  - apoiar os Estados-Membros reforçando a sua capacidade para detetar e verificar incidentes de poluição, recolher provas e sancionar eficazmente os infratores identificados de forma atempada e harmonizada;
  - garantir a notificação simplificada e eficaz de incidentes de poluição por navios e a realização de atividades de seguimento.

5. A proposta é uma das iniciativas da UE destinadas a reduzir a poluição causada pelo transporte marítimo nos seus mares e está em conformidade com a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente<sup>1</sup> e com o Plano de Ação para a Poluição Zero<sup>2</sup>. Faz parte do pacote de segurança marítima da Comissão<sup>3</sup>.
6. A proposta vinha acompanhada de uma avaliação de impacto e de um relatório de avaliação<sup>4</sup>. A avaliação de impacto foi apresentada e analisada exaustivamente numa reunião do grupo, não tendo suscitado grandes preocupações para as delegações.

## **II. ANÁLISE PELAS OUTRAS INSTITUIÇÕES**

7. Em 7 de julho de 2023, a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) do Parlamento Europeu designou Marian-Jean Marinescu (PPE, Roménia) como relator. A Comissão TRAN aprovou o projeto de relatório em 16 de novembro de 2023 e decidiu encetar as negociações interinstitucionais.
8. Em 20 de setembro de 2023, o Comité Económico e Social Europeu aprovou o seu parecer sobre a proposta<sup>5</sup>. Em 23 de junho de 2023, o Comité das Regiões decidiu não emitir parecer.
9. A Câmara dos Deputados italiana adotou um parecer favorável sobre a aplicação dos princípios da subsidiariedade e da proporcionalidade em 28 de setembro de 2023<sup>6</sup>.

## **III. PONTO DA SITUAÇÃO DOS TRABALHOS NO CONSELHO**

10. O Grupo dos Transportes Marítimos analisou a proposta em quatro reuniões, com início em 7 de novembro de 2023.

---

<sup>1</sup> 14012/20 + ADD 1.

<sup>2</sup> 8753/21.

<sup>3</sup> 10160/23.

<sup>4</sup> 10119/23 ADD 2 REV 1 + ADD 3 REV 1 + ADD 4.

<sup>5</sup> 13364/23.

<sup>6</sup> 13859/23.

11. Na reunião de 29 de novembro de 2023, o Comité de Representantes Permanentes confirmou o seu apoio ao último compromisso e recomendou ao Conselho que definisse uma orientação geral na reunião do Conselho TTE (Transportes) de 4 de dezembro de 2023.
12. Todas as delegações manifestaram o seu apoio geral aos objetivos da proposta da Comissão, no interesse da proteção do meio marinho.
13. No entanto, com base nas observações dos Estados-Membros, são necessárias várias alterações à proposta da Comissão. Muitas destas alterações visam garantir clareza e coerência e dar flexibilidade suficiente aos Estados-Membros na aplicação da diretiva, tendo em conta as diferenças entre os sistemas jurídicos dos Estados-Membros, a sua localização geográfica, os seus recursos e as suas capacidades. Apresentam-se a seguir as alterações de fundo a registar.
14. Muitas delegações manifestaram preocupações quanto à delimitação entre sanções administrativas e penais, bem como à relação desta proposta com o projeto de diretiva relativa à criminalidade ambiental. A fim de esclarecer estas questões, a Presidência propõe várias alterações: por exemplo, o termo "administrativas" foi aditado a seguir a "sanções", tanto no novo título da diretiva como no título do artigo 8.º; além disso, o considerando 9, tal como reformulado, dá mais garantias de que a proposta diz respeito apenas a sanções administrativas e explica a relação com o projeto de diretiva relativa à criminalidade ambiental.
15. No que diz respeito às definições (artigo 2.º), são propostos apenas alguns ajustamentos ou correções.
16. A Comissão tinha proposto dois artigos, um intitulado "Infrações" (artigo 4.º) e outro intitulado "Exceções" (artigo 5.º). Esta situação deu origem a uma certa confusão, uma vez que o artigo 4.º, tal como redigido pela Comissão, se referia não só a infrações, mas também a algumas das exceções previstas na Convenção Marpol 73/78 em que uma descarga de substâncias poluentes não é considerada uma infração, enquanto o artigo 5.º remetia para determinadas zonas marítimas (artigo 3.º) em que, nos termos dos Anexos I, II e VI da Convenção Marpol 73/78, a descarga, sob determinadas condições, também não é considerada uma infração. Por conseguinte, a Presidência propõe a fusão dos artigos 4.º e 5.º (suprimindo o artigo 5.º), acrescentando simultaneamente referências a exceções adicionais na Convenção Marpol 73/78 e a exceções no Código Internacional para os Navios que Operam em Águas Polares (Código Polar).

17. No que diz respeito à responsabilidade, a Presidência prevê, na sua proposta, alargar o âmbito de aplicação da diretiva, fazendo referência, no artigo 4.º, n.º 2, não a "pessoas singulares e coletivas", tal como proposto pela Comissão, mas a "qualquer companhia" ou a "quem possa ser responsabilizado por ter cometido uma infração". Significa isto que qualquer entidade ou pessoa pode ser responsabilizada por uma descarga ilegal. O artigo 8.º, n.º 2, contém uma disposição muito semelhante. Em geral, no que se refere ao artigo 8.º ("Sanções administrativas"), que exige que os Estados-Membros instituíam um sistema de sanções administrativas (incluindo coimas) para as infrações, a Presidência tentou encontrar uma solução equilibrada que tenha em conta os diferentes sistemas jurídicos dos Estados-Membros, incluindo os Estados-Membros que, por razões constitucionais, têm dificuldades em prever sanções administrativas (ver artigo 8.º, n.º 4,).
18. Outra disposição importante e sensível é o artigo 8.º-D ("Aplicação efetiva das sanções"). Este artigo estabelece uma série de circunstâncias pertinentes que as autoridades competentes deverão ter em conta ao determinarem e aplicarem o tipo e o nível de uma sanção administrativa a uma pessoa responsável. Os Estados-Membros consideraram que este artigo, tal como proposto pela Comissão, era demasiado limitador e restritivo. Por conseguinte, a Presidência propõe torná-lo mais flexível, indicando que as autoridades competentes podem ter em conta uma lista indicativa ("nomeadamente, mas não exclusivamente") de circunstâncias. O critério relativo ao grau de culpabilidade do responsável (artigo 8.º-D, n.º 1, alínea b)) foi suprimido, uma vez que se considerou que interfere com o direito processual dos Estados-Membros. A Comissão tinha igualmente proposto a possibilidade de adotar um ato de execução para estabelecer regras pormenorizadas sobre os critérios a ter em conta pelos Estados-Membros na aplicação de sanções (artigo 8.º-D, n.º 2). Esta disposição é suprimida, uma vez que os Estados-Membros consideram que tais critérios importantes deverão ser mencionados na própria diretiva.

19. A alteração mais importante proposta no artigo 10.º ("Intercâmbio de informações e de experiência") diz respeito à alínea d) do n.º 1. Neste caso, a Comissão tinha proposto que os Estados-Membros garantissem que as autoridades competentes verificavam anualmente pelo menos 10 % dos alertas enviados pelo serviço europeu de deteção da poluição por satélite (CleanSeaNet). Os pontos de vista dos Estados-Membros sobre esta disposição dividem-se. Alguns deles conseguiriam aceitar a taxa de verificação de 10 %, outros conseguiriam aceitar um intervalo (5-15 %), enquanto outros, por último, prefeririam não ter qualquer referência a uma determinada percentagem ou que esta disposição fosse suprimida. A Presidência propõe uma abordagem equilibrada e flexível: em primeiro lugar, a verificação apenas dirá respeito aos alertas mais fiáveis (de "classe A"); em segundo lugar, a disposição referir-se-á apenas a "uma determinada percentagem"; e, em terceiro lugar, caberia aos Estados-Membros, em função das suas capacidades, decidir sobre a percentagem para cada ano. Por último, foi incluída uma especificação do significado de "verificação", explicada mais pormenorizadamente no considerando 13, bem como a obrigação de comunicar a percentagem à Comissão, a fim de garantir alguma previsibilidade.
20. Nos termos do artigo 10.º-A ("Relatórios"), a Comissão deve criar uma ferramenta eletrónica de comunicação de informações para efeitos de recolha e intercâmbio de informações. Neste contexto, a Presidência propõe algumas alterações para reduzir os encargos administrativos para os Estados-Membros, prevendo alguns prazos mais razoáveis para a comunicação de informações, que só seria exigida uma vez concluídos todos os procedimentos e logo que possível depois de várias ações, como as inspeções, serem empreendidas.
21. A Presidência sugere que a formação (artigo 10.º-B) das autoridades responsáveis pela deteção, verificação e repressão previstas na diretiva seja ministrada pela Comissão apenas a pedido de um Estado-Membro, e não de forma geral a todos os Estados-Membros. Foi incluída uma disposição semelhante em todas as propostas legislativas do pacote relativo à segurança marítima analisadas até à data.
22. No que diz respeito à publicação da informação, pela Comissão, sobre a aplicação e o cumprimento da diretiva numa análise global à escala da União (artigo 10.º-C), a Presidência propõe que tal só seja feito quando todos os procedimentos relevantes estiverem concluídos e que a análise global possa (e não "deva") incluir as informações enumeradas no anexo II da diretiva, o que reduz as obrigações dos Estados-Membros em matéria de apresentação de relatórios. As alterações correspondentes para tornar a lista indicativa são introduzidas no anexo II.

23. No que toca ao artigo 10.º-D, que diz respeito à proteção dos denunciantes, a Presidência propõe alterações menores mas importantes, nomeadamente fazendo referência ao Regulamento RGPD e protegendo os dados comunicados pelos denunciantes, e não apenas dos próprios denunciantes.
24. No artigo 12.º-A ("Avaliação e revisão"), a Comissão tinha proposto que se avaliasse a possibilidade de alterar o âmbito de aplicação da diretiva, se fosse caso disso, tendo em conta as normas internacionais de prevenção da poluição atmosférica (por exemplo, no que diz respeito ao SO<sub>x</sub> e ao NO<sub>x</sub>), bem como outras normas que regulam as descargas feitas por navios (por exemplo, carbono negro, lixo marinho, perda de contentores, perda de péletes de plástico e ruído submarino). A este respeito, a Presidência regista que a Comissão é livre de avaliar todos os aspetos relevantes da poluição por navios quando procede à sua avaliação. No entanto, uma vez que alguns dos exemplos são contestados, a Presidência propõe uma formulação mais genérica, fazendo referência a "normas internacionais novas ou atualizadas para a prevenção da poluição por navios".
25. Alguns Estados-Membros sem litoral manifestaram preocupações quanto aos encargos administrativos desnecessários decorrentes da transposição de certas disposições da diretiva que lhes são impossíveis de executar na prática, por não terem acesso ao mar nem a portos marítimos. Por conseguinte, a Presidência propõe a inclusão de uma derrogação de transposição específica para os Estados-Membros que, por razões geográficas, não podem executar determinadas disposições bem definidas.
26. Por último, o prazo de transposição proposto pela Comissão (um ano após a entrada em vigor da diretiva de alteração) é alargado para quatro anos (48 meses).
27. A Dinamarca mantém uma reserva de análise parlamentar. A Grécia manifestou algumas preocupações quanto à fusão dos artigos 4.º e 5.º.
28. Nesta fase do processo, a Comissão mantém uma reserva processual em relação a todas as alterações à sua proposta.

29. Além disso, a Comissão tem reservas específicas em relação ao artigo 4.º, n.º 2, ao artigo 8.º, n.º 2, e ao considerando 9, que – ao usarem "possa / podem" na proposta da Presidência – implicam que os Estados-Membros não são obrigados a cumprir as disposições da diretiva quando a pessoa responsável não é a companhia; a Comissão considera que se trata de uma redução do âmbito de aplicação da atual diretiva, a qual já prevê sanções para todas as pessoas singulares ou coletivas. A Comissão tem igualmente sérias dúvidas quanto à supressão da inversão do ónus da prova previsto no artigo 8.º, n.º 2, a qual teria considerado a empresa responsável a menos que esta pudesse demonstrar a responsabilidade de outrem; na opinião da Comissão, a proposta da Presidência aumentará os encargos administrativos para as autoridades de investigação dos Estados-Membros, uma vez que a presunção de responsabilidade da empresa deixará de existir. A Comissão reserva igualmente a sua posição em relação à supressão do artigo 5.º, às alterações ao artigo 8.º-D, à sujeição da publicação de informações às restrições impostas pela legislação nacional previstas no artigo 10.º-C, à derrogação de transposição para os países sem litoral e ao prazo de transposição de quatro anos.

#### IV. CONCLUSÕES

30. À luz do que precede, convida-se o Conselho a definir uma *orientação geral* sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2005/35/CE relativa à poluição por navios e à introdução de sanções, incluindo sanções penais, por crimes de poluição, com base no compromisso constante do anexo ao presente relatório.

Proposta de

**DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**que altera a Diretiva 2005/35/CE relativa à poluição por navios e à introdução de sanções,  
incluindo sanções penais, por crimes de poluição**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º,  
n.º 2,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu<sup>8</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões<sup>9</sup>,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

---

<sup>8</sup> JO C....

<sup>9</sup> JO C....

Considerando o seguinte:

- (1) A política marítima da União destina-se a assegurar um elevado nível de segurança e de proteção do ambiente. Pode conseguir-se tal objetivo dando cumprimento às convenções, códigos e resoluções internacionais e preservando simultaneamente a liberdade de navegação estabelecida pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.
- (2) A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios ("Convenção Marpol 73/78") prevê proibições gerais das descargas de navios no mar, mas também regula as condições em que certas substâncias podem ser descarregadas para o meio marinho. A Convenção Marpol 73/78 contém exceções aplicáveis à descarga de substâncias poluentes abrangidas pelos seus anexos que não são consideradas infrações desde que estejam preenchidas as condições especificadas. Esses anexos não isentam os casos em que os responsáveis pela avaria tiverem agido intencionalmente para provocar a avaria, ou negligentemente e conscientes da possibilidade da ocorrência da avaria. A presente diretiva faz referência às infrações e às exceções que seriam aplicáveis, e que são as que estão previstas na Convenção Marpol 73/78.
- (3) Desde a adoção da Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>10</sup>, a Convenção Marpol 73/78 e os seus anexos sofreram alterações importantes que instituíram normas mais estritas e proibições de descargas no mar de substâncias provenientes dos navios. Importa ter em conta essas alterações, bem como os ensinamentos retirados da aplicação da Diretiva 2005/35/CE.

---

<sup>10</sup> Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infrações (JO L 255 de 30.9.2005, p. 11).

- (4) A Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>11</sup> garante que os resíduos são entregues nos portos da União, onde são recolhidos por meios portuários de receção adequados. A execução da Diretiva (UE) 2019/883 é, juntamente com a Diretiva 2005/35/CE, um instrumento essencial para a prevenção da poluição por navios. Para garantir um sistema eficaz, integrado e coerente de controlo do cumprimento das disposições da Diretiva (UE) 2019/883 relativa à entrega de resíduos em meios portuários de receção, a Diretiva 2005/35/CE deve ser alterada a fim de alargar o seu âmbito de aplicação aos anexos IV a VI da Convenção Marpol 73/78, no sentido de desencorajar os navios de descarregar ilegalmente substâncias poluentes no mar, em vez de as entregarem nos meios portuários de receção em conformidade com as disposições da Diretiva (UE) 2019/883.
- (5) A Diretiva (UE) 2019/883 não inclui, no seu âmbito de aplicação, o anexo III da Convenção Marpol 73/78, uma vez que as mercadorias embaladas não são classificadas como resíduos, pelo que normalmente não são entregues em meios portuários de receção. No entanto, não é possível excluir a possibilidade de descargas ilegais no mar de substâncias nocivas transportadas em embalagens. À luz do que precede, importa alargar o âmbito de aplicação da Diretiva 2005/35/CE ao anexo III da Convenção Marpol 73/78. Por conseguinte, a descarga de substâncias nocivas deve ser proibida ao abrigo da Diretiva 2005/35/CE, a menos que as autoridades competentes concluam que a descarga era necessária para garantir a segurança do navio ou salvar vidas no mar. A este respeito, as descargas a que se refere a presente diretiva não incluem as operações de imersão efetuadas ao abrigo da Convenção para a Prevenção da Poluição Marinha por Operações de Imersão de Detritos e Outros Produtos, concluída em Londres em 1972, e do seu Protocolo de 1996.

---

<sup>11</sup> Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, que altera a Diretiva 2010/65/UE e revoga a Diretiva 2000/59/CE (JO L 151 de 7.6.2019, p. 116).

- (6) A Convenção Marpol 73/78 inclui, no artigo 2.º, as emissões dos navios na definição de descarga. O anexo VI da Convenção Marpol 73/78 aborda a prevenção da poluição atmosférica por navios. O anexo VI e as correspondentes orientações da OMI sobre sistemas de tratamento de efluentes gasosos (STEG) [Resolução MEPC.340 (77)] permitem a utilização de STEG pelos navios como método de conformidade alternativo para reduzir as emissões de óxido de enxofre (SO<sub>x</sub>). O anexo VI regula os resíduos provenientes dos STEG, proibindo a sua descarga no mar e exigindo a sua entrega em meios portuários de receção adequados (no caso dos resíduos dos STEG provenientes de sistemas de circuito fechado). A Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>12</sup> transpõe as normas internacionais em matéria de SO<sub>x</sub> para o direito da União, ao passo que a Diretiva (UE) 2019/883 garante que os resíduos dos STEG são entregues em meios portuários de receção. Tendo em conta que os resíduos dos STEG causam poluição no meio marinho, as sanções previstas na Diretiva 2005/35/CE deverão aplicar-se em caso de descargas ilegais.
- (6-A) As "águas de descarga", tal como definidas na Resolução MEPC.1/Circ.899 e na Resolução MEPC.340(77), poderão ser descarregadas diretamente no mar desde que cumpram os critérios de qualidade das águas de descarga estabelecidos nas orientações aplicáveis aos sistemas de tratamento de efluentes gasosos. No entanto, as águas de descarga dos STEG, ainda que estejam em conformidade com a Convenção Marpol 73/78, podem afetar os ecossistemas. Se for esse o caso, os Estados-Membros podem impor restrições ou limitações que podem ter por base a avaliação realizada utilizando a metodologia de avaliação de riscos e de impacto constante das orientações elaboradas pela OMI e recomendadas pelo Comité de Proteção do Meio Marinho (MEPC). Em tal caso, as "águas de descarga" podem causar poluição no meio marinho, e as sanções administrativas previstas na Diretiva 2005/35/CE deverão aplicar-se em caso de descargas ilegais, tendo em devida conta a Resolução MEPC.1/Circ.883/Rev1.

---

<sup>12</sup> Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos (codificação) (JO L 132 de 21.5.2016, p. 58).

- (7) A Diretiva (UE) 2023/xxxx do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>13</sup> contém definições comuns de infrações penais ambientais e refere a disponibilidade de sanções penais dissuasivas, efetivas e proporcionadas para infrações ambientais graves. A Diretiva 2005/35/CE foi alterada pela Diretiva 2009/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>14</sup>, que introduziu sanções penais para certas infrações à Diretiva 2005/35/CE, as quais deverão agora ser abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva (UE) 2023/xxxx. Por conseguinte, as disposições da Diretiva 2005/35/CE que foram aditadas ou substituídas pela Diretiva 2009/123/CE devem ser suprimidas da Diretiva 2005/35/CE.
- (8) As sanções administrativas introduzidas na transposição da Diretiva 2005/35/CE não deverão prejudicar a Diretiva (UE) 2023/xxxx. Os Estados-Membros devem definir o âmbito de aplicação do direito administrativo e penal no que diz respeito aos crimes de poluição por navios, de acordo com o respetivo direito nacional. A presente diretiva não obsta a que os Estados-Membros tomem medidas mais rigorosas nos termos do direito internacional, prevendo sanções administrativas ou penais em conformidade com o respetivo direito nacional. Na aplicação do direito nacional de transposição da Diretiva 2005/35/CE, os Estados-Membros deverão assegurar que a cominação de sanções penais e administrativas respeite os princípios da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, incluindo a proibição de *ne bis in idem*, tendo devidamente em conta o "princípio do poluidor-pagador", conforme e caso seja aplicável.

---

<sup>13</sup> JO L xxxx.

<sup>14</sup> Diretiva 2009/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, que altera a Diretiva 2005/35/CE relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infrações (JO L 280 de 27.10.2009, p. 52).

(9) As sanções previstas na Diretiva 2005/35/CE devem ser reforçadas garantindo a aplicação coerente das sanções administrativas em toda a União. Para reforçar o efeito dissuasor das sanções impostas por crimes de poluição por navios, essas sanções administrativas deverão assumir, no mínimo, a forma de coimas aplicadas à companhia do navio, sempre que esta seja considerada responsável. Os Estados-Membros podem igualmente aplicar coimas a outras pessoas singulares ou coletivas que sejam consideradas responsáveis pela infração. Neste contexto, entende-se por companhia de um navio o proprietário de um navio ou qualquer outra organização ou pessoa, nomeadamente o gestor do navio ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela exploração do navio, em conformidade com o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição ("Código ISM")<sup>15</sup>, transposto para o direito da União por via do Regulamento (CE) n.º 336/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>16</sup>. A Diretiva 2005/35/CE deve reconhecer que a gestão do navio pode ser delegada pelo proprietário registado numa entidade diferente, a qual deverá ser, em primeiro lugar, responsabilizada pelo incumprimento das suas obrigações decorrentes do Código ISM a fim de evitar danos ambientais ou a atribuição de operações de bordo a pessoal qualificado. Sem prejuízo da legislação aplicável da União, a decisão quanto ao tipo mais eficaz de sanção a aplicar – penal ou administrativa – continua a ser uma prerrogativa dos Estados-Membros. No que diz respeito às sanções penais, os Estados-Membros cumprem as obrigações estabelecidas na Diretiva 2023/xxxx – a Diretiva Criminalidade Ambiental revista. Assim sendo, a presente diretiva apenas diz respeito a sanções administrativas e não a processos penais contra pessoas singulares ou coletivas em conformidade com o direito nacional.

---

<sup>15</sup> Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição, adotado pela Organização Marítima Internacional através da Resolução A.741(18) da Assembleia, de 4 de novembro de 1993, na sua versão alterada.

<sup>16</sup> Regulamento (CE) n.º 336/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de fevereiro de 2006, relativo à aplicação do Código Internacional de Gestão da Segurança na Comunidade e que revoga o Regulamento (CE) n.º 3051/95 do Conselho (JO L 64 de 4.3.2006, p. 1).

- (9-A) Reconhecendo-se que o cumprimento, por parte de alguns Estados-Membros, do requisito relativo às sanções administrativas não é possível devido ao direito constitucional nacional, os Estados-Membros podem aplicar as disposições da presente diretiva em matéria de sanções administrativas de modo a que as coimas sejam propostas pela autoridade competente e impostas pelos tribunais nacionais competentes, salvaguardando simultaneamente a necessidade de sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Assim sendo, ao fazerem referência às sanções administrativas previstas na presente diretiva, os Estados-Membros em causa aplicarão sanções na aceção do seu sistema jurídico nacional.
- (9-B) As inspeções pelo Estado do porto – obrigatórias ou programadas – efetuadas ao abrigo da Diretiva 2009/16/CE podem permitir detetar irregularidades e obter informações. É também possível detetar irregularidades que digam respeito à entrega de resíduos gerados em navios ou à respetiva notificação, conforme exigido pela Diretiva (UE) 2019/883, ou relacionadas com o incumprimento dos critérios de utilização dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos utilizados como métodos de redução das emissões estabelecidos no anexo II da Diretiva (UE) 2016/802, bem como obter informações sobre potenciais descargas ilegais dos navios através dos procedimentos previstos na Diretiva 2002/59/CE, incluindo provas ou presunções de descargas de hidrocarbonetos ou outras infrações à Convenção Marpol 73/78 comunicadas ao Estado-Membro, ou incidentes ou acidentes comunicados pelo comandante do navio.
- (10) As autoridades judiciais e administrativas nacionais devem ter em conta todas as circunstâncias pertinentes ao determinar o nível de sanções a aplicar ao poluidor. Tendo em conta a natureza diversificada das substâncias poluentes abrangidas pela Diretiva 2005/35/CE e a importância da aplicação coerente destas sanções a nível da União à luz da natureza transfronteiriça do comportamento regulado, o reforço da aproximação e da eficácia dos níveis de sanções poderá ser promovido através da partilha dos critérios a seguir para a aplicação de sanções por descargas de diferentes substâncias poluentes.

- (11) Sempre que um Estado-Membro suspeite que um navio que se encontra voluntariamente num porto no seu território ou num seu terminal ao largo da costa efetuou uma descarga ilegal, deverá ser realizada uma inspeção adequada para apurar as circunstâncias da ocorrência. Para ajudar os Estados-Membros a cumprir as obrigações que lhes incumbem por força da Diretiva 2005/35/CE de inspecionar esses navios, o anexo I da Diretiva 2005/35/CE contém uma lista indicativa de irregularidades ou informações que as autoridades competentes devem ter em conta caso a caso para determinar se um navio deve ser considerado suspeito.
- (12) As medidas de acompanhamento tendo em vista a cooperação e as obrigações de comunicação de informações dos Estados-Membros não foram, até à data, suficientes para permitir analisar cabalmente se os poluidores estão sujeitos a sanções efetivas, dissuasivas e proporcionadas e se são disponibilizados à Comissão dados suficientes para acompanhar a aplicação da Diretiva 2005/35/CE. A fim de assegurar a aplicação efetiva e coerente da Diretiva 2005/35/CE, importa promover o intercâmbio de informações e de experiência através de uma cooperação reforçada, assegurando simultaneamente a disponibilização de dados suficientes à Comissão que lhe permitam acompanhar devidamente a aplicação da Diretiva 2005/35/CE.

- (13) Importa igualmente reforçar o atual serviço por satélite "CleanSeaNet", que notifica as autoridades dos Estados-Membros sobre potenciais descargas ilegais, para que inclua informações sobre as substâncias poluentes adicionais abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2005/35/CE. As informações relativas a descargas potenciais ou reais comunicadas pelos Estados-Membros em conformidade com a Diretiva 2005/35/CE, e a outras bases de dados de segurança marítima da União, como o Sistema de Intercâmbio de Informações Marítimas da União estabelecido pela Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>17</sup> ("SafeSeaNet") e a base de dados de inspeções criada pela Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>18</sup> ("THETIS"), deverão ser integradas e divulgadas num formato eletrónico de fácil utilização às autoridades nacionais envolvidas na cadeia de controlo, a fim de facilitar a sua resposta atempada. Essas informações, quando relacionadas com uma descarga efetiva ou potencial de resíduos provenientes dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos de um navio, poderão ser automaticamente divulgadas, por exemplo por meio do módulo específico da THETIS criado pela Decisão de Execução (UE) 2015/253 da Comissão ("THETIS-EU"), a fim de ajudar os Estados-Membros a tomar medidas coercivas em conformidade com o disposto na Diretiva (UE) 2016/802. Para garantir o acompanhamento eficaz da execução da diretiva por todos os Estados-Membros, cada Estado-Membro deverá garantir uma determinada taxa de verificação dos alertas de classe A enviados pelo CleanSeaNet nos três primeiros anos a contar da transposição da presente diretiva. As atividades de verificação poderão incluir uma série de ações levadas a cabo por várias autoridades competentes, como a comparação da deteção por satélite com os dados auxiliares disponíveis a nível nacional e as inspeções pelo Estado do porto. Importa conceder acesso a estas informações às autoridades de outros Estados-Membros que tenham interesse nas mesmas no exercício das suas funções enquanto Estados do porto do próximo porto de escala, Estados costeiros afetados pela potencial descarga ou Estados de bandeira do navio, a fim de fomentar uma cooperação transfronteiriça eficaz e atempada, minimizar os encargos administrativos das atividades de execução e, em última análise, penalizar eficazmente os autores das infrações à Diretiva 2005/35/CE. Deverá também ser promovida a utilização de novas tecnologias, como os drones, e de técnicas de apoio à tomada de decisões, como a inteligência artificial.

---

<sup>17</sup> 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 (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

<sup>18</sup> 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 (reformulação) (JO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

- (14) O subgrupo dos resíduos provenientes de navios, que tinha sido criado no âmbito do Fórum Europeu do Transporte Marítimo Sustentável e que reunia um vasto leque de peritos no domínio da poluição causada por navios e da gestão dos resíduos provenientes de navios, foi suspenso em dezembro de 2017 devido ao início das negociações interinstitucionais sobre a Diretiva (UE) 2019/883. A Comissão deverá continuar encarregada da organização do intercâmbio de experiências entre as autoridades nacionais dos Estados-Membros e os peritos, incluindo os provenientes do setor privado, da sociedade civil e dos sindicatos, sobre a aplicação da presente diretiva a nível da União, com vista a estabelecer práticas comuns sobre a aplicação da presente diretiva.
- (15) [...]
- (16) Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão as informações necessárias para assegurar um acompanhamento adequado da aplicação da Diretiva 2005/35/CE. Para limitar os encargos administrativos e assistir a Comissão na análise dos dados fornecidas pelos Estados-Membros, essas informações devem ser comunicadas pelos Estados-Membros através de uma ferramenta de comunicação eletrónica específica. Na medida em que digam respeito a sanções impostas a pessoas singulares ou que envolvam pessoas singulares, essas informações devem ser anonimizadas. Importa atribuir competências de execução à Comissão para garantir que as informações comunicadas em conformidade com a Diretiva 2005/35/CE são comparáveis em termos de tipologia entre os Estados-Membros e recolhidas com base num formato eletrónico e num procedimento de comunicação de informações harmonizados. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>19</sup>.
- (16-A) Reconhecem-se as limitações da tecnologia disponível para detetar, verificar e recolher provas relativas à descarga de determinadas substâncias poluentes na fonte. Estas limitações deverão ser tidas em conta na aplicação e execução da presente diretiva pelos Estados-Membros.

---

<sup>19</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (17) A fim de apoiar os Estados-Membros no desenvolvimento das suas capacidades relativas à aplicação efetiva da Diretiva 2005/35/CE pelas autoridades administrativas e judiciais nacionais, a Comissão deverá prestar aos Estados-Membros orientações e formação, nomeadamente sobre os melhores métodos e práticas de deteção, verificação e recolha de provas, bem como orientações sobre a evolução regulamentar pertinente da Convenção Marpol 73/78 e sobre as novidades tecnológicas disponíveis, incluindo novas ferramentas digitais, a fim de promover atividades de execução eficazes, eficientes em termos de custos e incisivas.
- (18) No sentido de sensibilizar o público para as descargas poluentes por navios e melhorar a proteção do ambiente, as informações fornecidas pelos Estados-Membros sobre a aplicação da Diretiva 2005/35/CE devem ser tornadas públicas através de uma análise global à escala da União, devendo incluir as informações enumeradas no anexo II da Diretiva 2005/35/CE. A Diretiva 2003/4/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>20</sup> visa garantir o direito de acesso às informações sobre o ambiente nos Estados-Membros, em conformidade com a Convenção sobre o acesso à informação, participação do público no processo de tomada de decisão e acesso à justiça em matéria de ambiente (Convenção de Aarhus), de que a União é Parte. A Comissão deve proteger a confidencialidade das informações recebidas pelos Estados-Membros, sem prejuízo do disposto na Diretiva 2003/4/CE.
- (19) A Diretiva (UE) 2019/1937 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>21</sup> estabelece normas mínimas relativas à denúncia de violações do direito da União, nomeadamente de violações da Diretiva 2005/35/CE, e à proteção das pessoas que denunciam essas violações. Os Estados-Membros devem assegurar, concretamente, a proteção dos tripulantes abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva (UE) 2019/1937 que comuniquem descargas ilegais reais ou potenciais. Além dos canais de denúncia existentes a nível nacional regulados pela Diretiva (UE) 2019/1937, a Comissão deve disponibilizar um canal de denúncia externa centralizado em linha para a denúncia de descargas ilegais reais ou potenciais, devendo encaminhar essas denúncias para o Estado-Membro ou Estados-Membros em causa, que devem posteriormente tratar essas denúncias em conformidade com a Diretiva (UE) 2019/1937, nomeadamente no que diz respeito ao aviso de receção, ao retorno

---

<sup>20</sup> Diretiva 2003/4/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de janeiro de 2003, relativa ao acesso do público às informações sobre ambiente e que revoga a Diretiva 90/313/CEE do Conselho (JO L 41 de 14.2.2003, p. 26).

<sup>21</sup> Diretiva (UE) 2019/1937 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2019, relativa à proteção das pessoas que denunciam violações do direito da União (JO L 305 de 26.11.2019, p. 17).

de informações apropriado e ao seguimento dado. A presente diretiva não deverá prejudicar o direito da União em matéria de proteção de dados pessoais, em especial o Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>22</sup> e o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>23</sup>. A Comissão deve garantir a proteção da confidencialidade da identidade dos denunciante, inclusive, sempre que necessário, limitando o exercício de determinados direitos em matéria de proteção de dados das pessoas em causa, nomeadamente das pessoas incluídas na denúncia como participantes na potencial descarga ilegal, em conformidade com o artigo 25.º, n.º 1, alíneas c) e h), e com o artigo 25.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1725, na medida do necessário e enquanto for necessário para prevenir e fazer face às tentativas de impedir a denúncia ou de impedir, frustrar ou atrasar o seguimento dado às mesmas, em especial as investigações ou as tentativas de descobrir a identidade dos denunciante. Tais limitações deverão respeitar a essência dos direitos e liberdades fundamentais e constituir medidas necessárias e proporcionadas numa sociedade democrática para assegurar objetivos importantes do interesse público geral da União ou de um Estado-Membro e/ou a defesa do titular dos dados ou dos direitos e liberdades de outrem.

- (20) A Autoridade Europeia para a Proteção de Dados foi consultada nos termos do artigo 42.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1725 e emitiu parecer em [xx xx 2023]<sup>24</sup>.
- (21) Estão em curso debates na OMI sobre novas questões ambientais relacionadas com o transporte marítimo internacional, que resulta na poluição da água e do ar. Esses debates podem dar origem a novas disposições ao abrigo da Convenção Marpol 73/78. Uma futura revisão deverá avaliar a possibilidade de alterar o âmbito de aplicação da Diretiva 2005/35/CE, com vista a garantir um regime de execução coerente, eficiente e eficaz, bem como a imposição de sanções dissuasivas.

---

<sup>22</sup> Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2018, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 45/2001 e a Decisão n.º 1247/2002/CE (Texto relevante para efeitos do EEE) (JO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

<sup>23</sup> Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

<sup>24</sup> JO C xxxx.

- (21-A) Os Estados-Membros sem acesso direto ao mar ou aos portos não podem aplicar determinadas disposições da presente diretiva por essas razões geográficas. A fim de evitar que lhes sejam impostos encargos administrativos desproporcionados, esses Estados-Membros não deverão ser obrigados a transpor e aplicar algumas das disposições da presente diretiva.
- (22) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros devido aos danos transfronteiriços que podem ser causados pelas descargas ilegais abrangidas pela presente diretiva e à disponibilidade de sanções efetivas, dissuasivas e proporcionadas a nível da União para essas descargas, mas podem, devido à dimensão ou aos efeitos da ação proposta, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para atingir aquele objetivo.
- (23) A presente diretiva respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, nomeadamente, pela Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia, incluindo a proteção dos dados pessoais, o direito à ação e a um tribunal imparcial, a presunção de inocência e os direitos de defesa, os princípios da legalidade e da proporcionalidade dos delitos e das penas e o direito a não ser julgado ou punido penalmente mais do que uma vez pelo mesmo delito. A presente diretiva visa assegurar o pleno respeito dos direitos e princípios referidos e deve ser aplicada em conformidade.
- (24) A Diretiva 2005/35/CE deverá ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

*Artigo 1.º*

Alteração da Diretiva 2005/35/CE

A Diretiva 2005/35/CE é alterada do seguinte modo:

1) O título passa a ter a seguinte redação:

"Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à garantia do cumprimento das normas internacionais em matéria de poluição por navios e à introdução de sanções administrativas por crimes de poluição";

2) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redação:

*"Artigo 1.º*

Objeto

1. O objeto da presente diretiva consiste em incorporar no direito da União as normas internacionais relativas à poluição provocada por navios e assegurar que os responsáveis por descargas ilegais de substâncias poluentes são sujeitos a sanções administrativas dissuasoras, eficazes e proporcionadas, a fim de melhorar a segurança marítima e de reforçar a proteção do meio marinho contra a poluição por navios.
2. A presente diretiva não obsta a que os Estados-Membros tomem medidas mais rigorosas nos termos do direito internacional, prevendo sanções administrativas ou penais em conformidade com o respetivo direito nacional.";

3) O artigo 2.º passa a ter a seguinte redação:

*"Artigo 2.º*

Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

1. "Convenção Marpol 73/78", a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973, com os respetivos protocolos de 1978 e 1997, na sua versão atualizada;
2. "Substâncias poluentes", as substâncias sujeitas a regulamentação nos termos dos anexos I (hidrocarbonetos), II (substâncias líquidas nocivas a granel), III (substâncias prejudiciais transportadas por via marítima em embalagens), IV (esgotos sanitários dos navios) e V (lixo dos navios) da Convenção Marpol 73/78 e os resíduos provenientes dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos;
3. "Resíduos provenientes dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos", qualquer material removido das águas residuais ou das águas de escoamento por um sistema de tratamento ou águas de descarga que não cumpra os critérios de descarga, ou outros materiais residuais removidos do sistema de tratamento de efluentes gasosos como resultado da utilização de um método de conformidade para a redução das emissões, conforme definido no anexo VI, regra 4, da Convenção Marpol 73/78, utilizado como alternativa, em termos de redução das emissões, às normas previstas no anexo VI, regra 14, da Convenção Marpol 73/78, tendo em conta as orientações desenvolvidas pela OMI;
- 3-A. "Descarga", qualquer forma de lançamento de produtos efetuada por um navio, nos termos do artigo 2.º da Convenção Marpol 73/78;
4. "Navio", uma embarcação de qualquer tipo, independentemente do seu pavilhão, que opere no meio marinho, incluindo embarcações de sustentação hidrodinâmica, veículos de sustentação por ar, submersíveis e estruturas flutuantes;
5. "Pessoa coletiva", qualquer entidade jurídica que tenha esse estatuto ao abrigo do direito nacional aplicável, com exceção dos Estados ou dos organismos públicos no exercício da autoridade do Estado e das organizações de direito internacional público;

6. “Companhia”, o proprietário de um navio ou qualquer outra organização ou pessoa, nomeadamente o gestor do navio ou o afretador em casco nu, que tenha assumido perante o proprietário a responsabilidade pela exploração do navio.”;

4) O artigo 4.º passa a ter a seguinte redação:

*"Artigo 4.º*

Infrações e exceções

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as descargas de substâncias poluentes em qualquer das zonas referidas no artigo 3.º, n.º 1, sejam consideradas infrações, a menos que:
  - a) No caso das substâncias poluentes reguladas pelo anexo I da Convenção Marpol 73/78, satisfaçam as condições previstas no anexo I, regras 15, 34, 4.1, 4.2 ou 4.3, da Convenção Marpol 73/78 e na parte II-A, secção 1.1.1, do Código Internacional para os Navios que Operam em Águas Polares ("Código Polar");
  - b) No caso das substâncias poluentes reguladas pelo anexo II da Convenção Marpol 73/78, satisfaçam as condições previstas no anexo II, regras 13, 3.1.1, 3.1.2 ou 3.1.3, da Convenção Marpol 73/78 e na parte II-A, secção 2.1, do Código Polar;
  - c) No caso das substâncias poluentes reguladas pelo anexo III da Convenção Marpol 73/78, satisfaçam as condições previstas no anexo III, regra 8.1, da Convenção Marpol 73/78;
  - d) No caso das substâncias poluentes reguladas pelo anexo IV da Convenção Marpol 73/78, satisfaçam as condições previstas no anexo IV, regras 3, 11.1 e 11.3, da Convenção Marpol 73/78 e na parte II-A, secção 4.2, do Código Polar;
  - e) No caso das substâncias poluentes reguladas pelo anexo V da Convenção Marpol 73/78, satisfaçam as condições previstas no anexo V, regras 4.1, 4.2, 5, 6.1, 6.2. e 7, da Convenção Marpol 73/78 e na parte II-A, secção 5.2, do Código Polar; e

- f) No caso dos resíduos provenientes dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos, satisfaçam as condições previstas no anexo VI, regras 4, 14.1, 14.4, 14.6, 3.1.1 e 3.1.2, da Convenção Marpol 73/78, tendo em conta as orientações elaboradas pela OMI, incluindo a Resolução MEPC.340 (77) na sua versão atualizada.
2. Cada Estado-Membro toma as medidas necessárias para garantir que qualquer companhia, ou quem possa ser responsabilizado por ter cometido uma infração na aceção do n.º 1, seja responsabilizado.
3. [...]”;
- 5) É suprimido o artigo 5.º;
- 6) É suprimido o artigo 5.º-A;
- 7) É suprimido o artigo 5.º-B;
- 7-A) No artigo 6.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:
- ”1. Em caso de irregularidades ou informações que criem a suspeita de que um navio que se encontra voluntariamente num porto de um Estado-Membro ou num seu terminal ao largo da costa efetuou ou se prepara para efetuar uma descarga de substâncias poluentes em qualquer das zonas referidas no artigo 3.º, n.º 1, esse Estado-Membro assegura que seja empreendida uma inspeção adequada ou outra ação adequada, nos termos do seu direito interno, tendo em conta as orientações pertinentes adotadas pela Organização Marítima Internacional (OMI).
- 8) Ao artigo 6.º, é aditado o seguinte número:
- ”3. O anexo I da presente diretiva contém uma lista indicativa das irregularidades ou informações que podem conduzir a uma inspeção, na aceção do n.º 1.”;

9) O artigo 8.º passa a ter a seguinte redação:

*"Artigo 8.º*

Sanções administrativas

1. Sem prejuízo das obrigações dos Estados-Membros por força da Diretiva (UE) 2023/xxxx<sup>25</sup>, e em conformidade com o artigo 1.º e com o respetivo direito nacional, os Estados-Membros devem instituir um sistema de sanções administrativas por violações das disposições nacionais de execução do artigo 4.º da presente diretiva e devem assegurar a sua aplicação. As sanções administrativas previstas devem ser dissuasivas, efetivas e proporcionadas.
2. Os Estados-Membros devem assegurar que as sanções administrativas introduzidas em transposição da presente diretiva incluem coimas aplicadas à companhia no momento da infração, sempre que a companhia tenha sido considerada responsável. Os Estados-Membros podem igualmente aplicar coimas a outras pessoas singulares ou coletivas que sejam consideradas responsáveis pela infração.
3. [...]
4. Caso o sistema jurídico dos Estados-Membros não preveja sanções administrativas, pode aplicar-se o presente artigo de modo a que as sanções, incluindo as coimas estabelecidas no n.º 2, sejam propostas pela autoridade competente e impostas pelos tribunais nacionais competentes, garantindo ao mesmo tempo que estas medidas jurídicas corretivas são eficazes e têm um efeito equivalente às coimas administrativas impostas pelas autoridades competentes. Em qualquer caso, as sanções impostas nos termos do presente número devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas e devem ser aplicadas em conformidade com o disposto na presente diretiva. Os Estados-Membros em causa notificam a Comissão das disposições de direito interno que adotarem nos termos do presente número até [DATA] e, sem demora, de qualquer alteração subsequente das mesmas.";

---

<sup>25</sup> JO L xxxx.

- 10) É suprimido o artigo 8.º-A;
- 11) É suprimido o artigo 8.º-B;
- 12) É suprimido o artigo 8.º-C;
- 13) É inserido o seguinte artigo:

*"Artigo 8.º-D*

Aplicação efetiva das sanções

1. Os Estados-Membros devem assegurar que, ao determinar o tipo e o nível das sanções administrativas e ao aplicar essas sanções a uma pessoa singular ou coletiva que as autoridades competentes considerem ser responsável, nos termos do artigo 8.º, por uma infração na aceção do artigo 4.º, as autoridades competentes podem ter em conta todas as circunstâncias pertinentes da infração, nomeadamente, mas não exclusivamente:
  - a) A natureza, a gravidade e a duração da descarga;
  - b) [...]
  - c) Os danos causados pela descarga no ambiente ou na saúde humana;
  - d) A capacidade financeira da pessoa responsável;
  - e) Os benefícios económicos gerados ou que se prevê que sejam gerados pela infração a favor da pessoa responsável;
  - f) As medidas tomadas pela pessoa responsável para prevenir a descarga ou atenuar os seus impactos;
  - g) O nível de cooperação da pessoa responsável com a autoridade competente, incluindo ações destinadas a contornar ou obstruir uma inspeção adequada ou outra investigação por parte de uma autoridade competente; e
  - h) Quaisquer infrações prévias por poluição por navios cometidas pela pessoa responsável.

2. [...]";

14) O artigo 10.º passa a ter a seguinte redação:

*"Artigo 10.º*

Intercâmbio de informações e de experiência

1. Para efeitos da presente diretiva, os Estados-Membros e a Comissão devem cooperar em matéria de intercâmbio de informações, com base no Sistema de Intercâmbio de Informações Marítimas da União previsto no artigo 22.º-A, n.º 3, e no anexo III da Diretiva 2002/59/CE<sup>26</sup> (SafeSeaNet), para alcançar os seguintes objetivos:
  - a) Reforçar as informações necessárias para a execução eficaz da presente diretiva, nomeadamente conforme previsto pelo serviço europeu de deteção da poluição por satélite criado pela presente diretiva (CleanSeaNet) e outros mecanismos pertinentes de comunicação de informações, com vista a desenvolver métodos fiáveis de localização de substâncias poluentes no mar;
  - b) Desenvolver e implementar um sistema adequado de controlo e monitorização, integrando as informações fornecidas nos termos da alínea a) com informações disponibilizadas pela Comissão aos Estados-Membros no SafeSeaNet e noutras bases de dados de informações e ferramentas da União, a fim de facilitar a identificação e monitorização precoces dos navios que descarregam substâncias poluentes no sentido de otimizar as medidas coercivas tomadas pelas autoridades nacionais;
  - c) Tirar o máximo partido das informações fornecidas em conformidade com as alíneas a) e b) e notificadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 10.º-A, com vista a facilitar o acesso e o intercâmbio dessas informações entre as autoridades competentes e com as autoridades de outros Estados-Membros e da Comissão; e

---

<sup>26</sup> 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 (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

- d) No prazo de três anos a contar da data de transposição da presente diretiva, garantir que as autoridades competentes verificam anualmente uma determinada percentagem dos alertas de classe A enviados pelo CleanSeaNet, em função das capacidades dos Estados-Membros, entendendo-se pelo termo "verificar" quaisquer ações de seguimento de um alerta enviado pelo CleanSeaNet empreendidas pelas autoridades competentes para determinar se o alerta em questão corresponde a uma descarga ilegal. Essa percentagem deve ser comunicada previamente à Comissão.

2. [...]";

15) São inseridos os seguintes artigos:

*"Artigo 10.º-A*

Relatórios

1. A Comissão deve criar uma ferramenta eletrónica de comunicação de informações para efeitos de recolha e intercâmbio de informações entre os Estados-Membros e a Comissão sobre a execução do sistema de controlo do cumprimento previsto na presente diretiva.
2. Os Estados-Membros devem assegurar que as seguintes informações relacionadas com as ações levadas a cabo pelas respetivas autoridades competentes são comunicadas, através da ferramenta eletrónica de comunicação de informações mencionada no n.º 1, uma vez concluídos os processos administrativos, e, se for o caso, os processos judiciais:
  - a) Informações relativas ao seguimento dado pelas autoridades competentes a um alerta enviado pelo CleanSeaNet ou aos motivos para não dar seguimento ao alerta, logo que possível depois de as atividades de acompanhamento estarem concluídas;
  - b) Informações relativas às inspeções levadas a cabo em conformidade com o artigo 6.º, logo que possível depois de a inspeção estar concluída;
  - c) Informações relativas às ações empreendidas em conformidade com o artigo 7.º, logo que possível depois de essas ações estarem concluídas; e

- d) Informações relativas às sanções impostas em conformidade com a presente diretiva das quais não tenha sido apresentado recurso tempestivo ou que sejam de outro modo definitivas e executórias, sem demora injustificada e, em todo o caso, até 30 de junho de cada ano, no que respeita às sanções impostas durante o ano civil anterior. Na medida em que incluam dados pessoais, as informações que digam respeito a sanções devem ser anonimizadas.
3. Para garantir a aplicação uniforme do presente artigo, a Comissão pode, por meio de atos de execução, estabelecer regras pormenorizadas relativas ao procedimento de comunicação das informações mencionadas no n.º 2, nomeadamente especificando o tipo de informações a comunicar, em conformidade com o procedimento de exame previsto no artigo 13.º.
4. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão das entidades autorizadas a aceder à ferramenta de comunicação de informações prevista no n.º 1.

#### *Artigo 10.º-B*

##### Formação

A pedido de um Estado-Membro, a Comissão deve promover o desenvolvimento de capacidades, oferecendo formação às autoridades responsáveis pela deteção, verificação e repressão das infrações abrangidas pelo âmbito de aplicação da presente diretiva.

### *Artigo 10.º-C*

#### Publicação da informação

1. Sem prejuízo da legislação nacional dos Estados-Membros e com base nas informações por eles comunicadas em conformidade com o artigo 10.º-A, a Comissão disponibiliza ao público uma análise global à escala da União, atualizada regularmente, sobre a aplicação e o controlo do cumprimento da presente diretiva, após a conclusão dos processos administrativos e judiciais, se for o caso. Essa análise global pode incluir as informações enumeradas no anexo II da presente diretiva.
2. Sem prejuízo da Diretiva 2003/4/CE<sup>27</sup>, a Comissão deve tomar medidas adequadas para proteger a confidencialidade das informações obtidas em aplicação da presente diretiva.

### *Artigo 10.º-D*

#### Proteção das pessoas que denunciam potenciais infrações e dos dados

1. A Comissão deve criar e manter um canal de denúncia externa confidencial em linha para a receção de denúncias, na aceção da Diretiva (UE) 2019/1937<sup>28</sup>, sobre potenciais infrações à presente diretiva e deve transmitir essas denúncias ao Estado-Membro ou Estados-Membros em causa.
2. Os Estados-Membros devem assegurar que as autoridades nacionais competentes que recebem denúncias de violações da presente diretiva, apresentadas através do canal mencionado no n.º 1, dão retorno de informação e seguimento a essas denúncias em conformidade com a Diretiva (UE) 2019/1937.

---

<sup>27</sup> Diretiva 2003/4/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de janeiro de 2003, relativa ao acesso do público às informações sobre ambiente e que revoga a Diretiva 90/313/CEE do Conselho (JO L 41 de 14.2.2003, p. 26).

<sup>28</sup> Diretiva (UE) 2019/1937 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2019, relativa à proteção das pessoas que denunciam violações do direito da União (JO L 305 de 26.11.2019, p. 17).

3. A Comissão pode, em conformidade com o artigo 25.º, n.º 1, alíneas c) e h), e com o artigo 25.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1725, restringir a aplicação dos artigos 14.º a 22.º, 35.º e 36.º, bem como do artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/1725<sup>29</sup>, aos titulares de dados que façam parte ou sejam mencionados na denúncia efetuada através do canal mencionado no n.º 1 do presente artigo e que não sejam os titulares de dados que apresentam essa denúncia. Esta restrição só se pode aplicar durante o período necessário para investigar a denúncia mencionada no n.º 2 do presente artigo pelas autoridades competentes do Estado-Membro.";
- 16) É suprimido o artigo 11.º;
- 17) É suprimido o artigo 12.º;
- 18) É inserido o seguinte artigo:

*"Artigo 12.º-A*

Avaliação e revisão

1. Até [*Serviço das Publicações: inserir a data correspondente a cinco anos a contar da data de transposição da presente diretiva modificativa*], a Comissão deve realizar uma avaliação da presente diretiva. A avaliação baseia-se, pelo menos, nos seguintes aspetos:
- a) A experiência adquirida com a aplicação da presente diretiva; e
  - b) As informações comunicadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 10.º-A e a análise global à escala da União prevista no artigo 10.º-C.
2. No âmbito da revisão, a Comissão deve avaliar a possibilidade de alterar o âmbito de aplicação da presente diretiva, se for caso disso, tendo em conta as normas internacionais novas ou atualizadas para a prevenção da poluição por navios abrangidas por disposições atuais e futuras da Convenção Marpol 73/78."

---

<sup>29</sup> Regulamento (UE) 2018/1725 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2018, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos e organismos da União e à livre circulação desses dados, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 45/2001 e a Decisão n.º 1247/2002/CE (Texto relevante para efeitos do EEE) (JO L 295 de 21.11.2018, p. 39).

19) O artigo 13.º passa a ter a seguinte redação:

*"Artigo 13.º*

Procedimento de Comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), instituído pelo artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002<sup>30</sup>. O COSS é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011<sup>31</sup>.
2. Caso se faça referência ao presente artigo, aplicam-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011 e o artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002.";

20) É suprimido o artigo 14.º;

21) É suprimido o artigo 15.º;

21-A) Ao artigo 16.º, é aditado o seguinte número:

"2. Os Estados-Membros sem acesso direto ao mar ou sem portos não são obrigados a transpor e executar o disposto nos artigos 6.º e 7.º da presente diretiva.";

22) É suprimido o anexo único;

---

<sup>30</sup> Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de novembro de 2002, que estabelece um Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) e que altera determinados regulamentos em vigor no domínio da segurança marítima e da prevenção da poluição por navios (JO L 324 de 29.11.2002, p. 1).

<sup>31</sup> Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- 23) O texto que consta do anexo I da presente diretiva é aditado como anexo I;
- 24) O texto constante do Anexo II da presente diretiva é aditado como Anexo II.

## *Artigo 2.º*

### Transposição

1. Os Estados-Membros devem adotar e publicar, até [*Serviço das Publicações: inserir a data correspondente a quatro anos [48 meses] a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa*] as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

- 1-A. Em derrogação do n.º 1 do presente artigo, os Estados-Membros sem acesso direto ao mar ou sem portos não são obrigados a transpor e executar o disposto no artigo 1.º, n.ºs 7-A e 8, da presente diretiva.
2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente diretiva, bem como quaisquer alterações a essas disposições.

*Artigo 3.º*

Aplicação da Diretiva 2009/123/CE

No que diz respeito às infrações que devem ser consideradas infrações penais na aceção da Diretiva 2005/35/CE, na redação que lhe foi dada pela Diretiva 2009/123/CE<sup>32</sup>, e às sanções correspondentes, os Estados-Membros que não estejam vinculados pela Diretiva (UE) 2023/xxxx devem permanecer vinculados pela Diretiva 2005/35/CE, na redação que lhe foi dada pela Diretiva 2009/123/CE.

*Artigo 4.º*

Entrada em vigor

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

*Artigo 5.º*

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu*  
*O Presidente/A Presidente*

*Pelo Conselho*  
*O Presidente/A Presidente*

---

<sup>32</sup> JO L 280 de 27.10.2009, p. 52.

**LISTA NÃO EXAUSTIVA DAS IRREGULARIDADES OU INFORMAÇÕES REFERIDAS NO ARTIGO 6.º**

- (1) Quaisquer irregularidades no que se refere aos livros de registo de hidrocarbonetos e a outros livros de registo relevantes ou a outras deficiências relacionadas com potenciais descargas, detetadas durante as inspeções realizadas ao abrigo da Diretiva 2009/16/CE<sup>33</sup>, efetuadas pelo Estado-Membro em causa ou por outro Estado-Membro ou um Estado signatário do Memorando de Entendimento relativo à Inspeção de Navios pelo Estado do Porto (Memorando de Acordo de Paris) nos anteriores portos de escala do navio;
- (2) Quaisquer irregularidades relacionadas com a entrega de resíduos gerados em navios, ou a respetiva notificação, conforme exigido pela Diretiva (UE) 2019/883<sup>34</sup>, que tenham ocorrido no Estado-Membro em causa ou no Estado-Membro dos portos de escala anteriores do navio;
- (3) Quaisquer irregularidades relacionadas com o incumprimento dos critérios de utilização de sistemas de tratamento de efluentes gasosos utilizados como métodos de redução de emissões definidos no anexo II da Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>35</sup>, que remete para as orientações de 2009 relativas aos sistemas de tratamento de efluentes gasosos definidas na Resolução MEPC.184(59), substituídas pelas orientações de 2021 relativas aos sistemas de tratamento de efluentes gasosos definidas na Resolução MEPC.340(77).
- (4) Quaisquer informações obtidas a partir de outro Estado-Membro relativas a uma potencial descarga ilegal do navio obtidas através dos procedimentos previstos na Diretiva 2002/59/CE<sup>36</sup>, incluindo provas ou presunções de descargas deliberadas de hidrocarbonetos ou outras infrações à Convenção Marpol 73/78 comunicadas pelos centros costeiros de um Estado-Membro aos centros costeiros do Estado-Membro em causa em conformidade com o artigo 16.º ou incidentes ou acidentes comunicados pelo comandante do navio ao centro costeiro do Estado-Membro em causa em conformidade com o artigo 17.º; ou
- (5) Quaisquer outras informações fornecidas por pessoas envolvidas na operação do navio, incluindo pilotos, que indiquem irregularidades no que respeita a uma potencial violação das obrigações previstas pela presente diretiva.

---

<sup>33</sup> 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 (reformulação) (JO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

<sup>34</sup> Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, que altera a Diretiva 2010/65/UE e revoga a Diretiva 2000/59/CE (JO L 151 de 7.6.2019, p. 116).

<sup>35</sup> Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos (codificação) (JO L 132 de 21.5.2016, p. 58).

<sup>36</sup> 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 (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

**INFORMAÇÕES QUE PODEM CONSTAR DA ANÁLISE GLOBAL À ESCALA DA UNIÃO REFERIDA NO  
ARTIGO 10.º-C**

- (1) Para cada incidente de poluição verificado e confirmado por um Estado-Membro, as informações constantes da análise global à escala da União publicada em conformidade com o Artigo 10.º-C podem incluir:
- a. Data do incidente;
  - b. Identificação do navio envolvido no incidente;
  - c. Posição (latitude e longitude) do incidente de poluição;
  - d. Dimensão do incidente de poluição (área e comprimento), se aplicável;
  - e. Tipo de poluente;
  - f. Estados-Membros envolvidos;
  - g. Descrição das atividades de verificação do incidente de poluição;
  - h. Data e hora das atividades de verificação e meios utilizados para as atividades de verificação;
  - i. Informações sobre a sanção administrativa imposta.
- (2) Para cada Estado-Membro, as informações agregadas contidas na análise global à escala da União publicada nos termos do artigo 10.º-C podem incluir:
- a. Número de eventuais incidentes de poluição CleanSeaNet detetados;
  - b. Número de eventuais incidentes de poluição CleanSeaNet verificados pelo Estado-Membro;
  - c. Número de incidentes de poluição confirmados após verificação (detalhado por zona: águas territoriais, ZEE, alto mar);
  - d. Número de autores de infrações identificados;
  - e. Número de casos em que foi imposta uma sanção.