

PT

2025

06

Relatório Especial

Combate à poluição marinha por navios

medidas da UE ainda navegam por águas revoltas



TRIBUNAL
DE CONTAS
EUROPEU

Índice

	Pontos
Síntese	I-VII
Introdução	01-13
Poluição causada por navios nos mares da UE	01-05
Enquadramento jurídico	06-09
Funções e responsabilidades	10-13
Âmbito e método da auditoria	14-17
Observações	18-92
As normas da UE sobre a poluição por navios estão a melhorar	18-40
A legislação da UE incorpora as normas da OMI	19-21
A Comissão está a colmatar as lacunas quanto aos riscos de poluição por navios	22-40
A execução e a garantia de aplicação das normas da UE sobre a poluição por navios apresentam insuficiências	41-73
As ferramentas e os serviços marítimos da EMSA têm algumas limitações e os Estados-Membros usam-nos pouco	42-51
Os controlos e as inspeções dos navios não são suficientes e as sanções por descargas ilegais variam em toda a UE	52-63
A execução, a nível nacional, da legislação recente da UE sobre artes de pesca ainda não está concluída	64-70
Fundos da UE apoiaram projetos pertinentes, mas enfrentaram dificuldades para ampliar os resultados	71-73
O quadro da UE para o acompanhamento da poluição por navios tem limitações	74-92
Existem poucas informações sobre a contaminação da água do mar e o lixo marinho provenientes dos navios	76-80
Metodologias e limiares não comparáveis e incompletos prejudicam o acompanhamento e a comunicação de informações	81-86
Lacunas e inadequações nos instrumentos de comunicação de informações	87-92
Conclusões e recomendações	93-98

Anexos

Anexo I – Relatórios do TCE sobre a poluição com origem na terra

Anexo II – Principal legislação internacional em matéria de poluição por navios

Anexo III – Principal legislação da UE em matéria de poluição por navios

Anexo IV – Mecanismos de cooperação multilateral

Anexo V – Ratificação pelos Estados-Membros da UE das convenções e protocolos mais relevantes da OMI em matéria de poluição por navios, com totais

Anexo VI – Projetos selecionados nos Estados-Membros visitados pelo Tribunal

Siglas, acrónimos e abreviaturas

Respostas da Comissão

Cronologia

Equipa de auditoria

Síntese

I A existência de um ecossistema marinho saudável é crucial para a biodiversidade, as unidades populacionais de peixes e a absorção das emissões de dióxido de carbono (CO₂). A poluição do mar causada por atividades humanas continua a ser um dos principais problemas que afetam as águas marinhas da União Europeia (UE). O 8º Programa de Ação em Matéria de Ambiente, que entrou em vigor em 2022, definiu como uma das suas prioridades ter um nível zero de poluição, incluindo nas águas, até 2030.

II O presente relatório centra-se na poluição causada pelos navios, que é uma das principais fontes de contaminação da água do mar. A nível mundial, as Nações Unidas, através da Organização Marítima Internacional, criaram convenções com vista à segurança dos navios e à prevenção da poluição. A UE adotou regras que visam os mesmos objetivos. Financiou projetos de combate à poluição por navios com mais de 216 milhões de euros entre 2014 e 2023, principalmente para melhoria dos meios portuários de receção de resíduos, mas também para recuperação de artes de pesca e investigação.

III O Tribunal realizou a presente auditoria devido ao interesse do público e das partes interessadas na poluição dos mares da UE. Visou contribuir para a revisão antecipada da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha e para melhorias nos controlos e nos dados em matéria de poluição marítima na União. Avaliou-se as ações da UE para combater a poluição por navios foram bem concebidas e executadas, se a sua aplicação foi assegurada e se houve um bom acompanhamento. A auditoria abrangeu o período compreendido entre janeiro de 2014 e setembro de 2024.

IV Globalmente, o Tribunal conclui que as normas da UE sobre a poluição causada por navios estão a melhorar, mas que há insuficiências na execução e garantia de aplicação destas normas e a escassez dos dados não permite medir os resultados.

V O Tribunal constatou que a legislação da UE incorpora normas internacionais e que a Comissão está a tomar medidas para colmatar as lacunas relativas aos riscos de poluição. A Agência Europeia da Segurança Marítima dotou os Estados-Membros de ferramentas úteis para combaterem a poluição por navios, mas estes não exploraram plenamente o seu potencial. A análise do Tribunal indica igualmente que continuam a existir lacunas na execução e garantia de aplicação das normas da UE em matéria de controlo e prevenção da poluição por navios. Muitos Estados-Membros não cumpriram as metas obrigatórias para as inspeções dos navios. No conjunto, estas insuficiências prejudicam a eficácia das medidas de combate à poluição adotadas.

VI Nem a Comissão nem os Estados-Membros visitados pelo Tribunal conseguiram assinalar todos os fundos da UE que estão a ser usados para combater a poluição da água do mar. Também não tinham uma visão geral dos resultados alcançados nem de como poderiam ser utilizados numa escala mais vasta. Ao mesmo tempo, a auditoria do Tribunal revelou que o quadro da UE para a estratégia marinha apresenta limitações quanto ao controlo da poluição por navios, sobretudo no que se refere a associar a contaminação e o lixo marinhos às suas origens.

VII O Tribunal recomenda que a Comissão:

- aumente o acompanhamento e a eficácia das ferramentas de alerta sobre casos de poluição;
- reforce o acompanhamento dos controlos obrigatórios dos Estados-Membros;
- faça o seguimento das questões ligadas à ampliação dos resultados dos projetos financiados pela UE;
- melhore a comunicação de informações e o acompanhamento do estado ambiental das águas marinhas.

Introdução

Poluição causada por navios nos mares da UE

01 A existência de um ecossistema marinho saudável é crucial para a biodiversidade, as unidades populacionais de peixes e a absorção das emissões de dióxido de carbono (CO₂). A poluição do mar causada por atividades humanas continua a ser um dos principais problemas que afetam as águas marinhas da UE.

02 Em 2008, a UE adotou a [Diretiva-Quadro Estratégia Marinha](#) com o objetivo de alcançar ou manter um "bom estado ambiental" no meio marinho da União até 2020. O [8º Programa de Ação em Matéria de Ambiente](#), que entrou em vigor em 2022, definiu como uma das suas prioridades ter um nível zero de poluição, incluindo nas águas, até 2030. A nível internacional, a UE está empenhada em alcançar o [Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 14 das Nações Unidas](#), em particular a sua meta 14.1: até 2025, prevenir e reduzir significativamente a poluição marítima de todos os tipos.

03 A UE acompanha a qualidade da água do mar avaliando o estado do meio marinho através de onze indicadores (ou seja, os "descritores" ao abrigo da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha). Num [relatório](#) publicado em 2019, a Agência Europeia do Ambiente (AEA) concluiu que 80% das águas marinhas da União eram zonas problemáticas em termos de contaminantes (ver [figura 1](#)) e 75% estavam poluídas por lixo marinho, como se indica na [figura 2](#). O Tribunal publicou vários relatórios sobre a poluição proveniente dos solos (ver [anexo I](#)). O presente relatório centra-se na poluição por navios.

Figura 1 – Contaminação dos mares da Europa

Contaminação dos mares da Europa

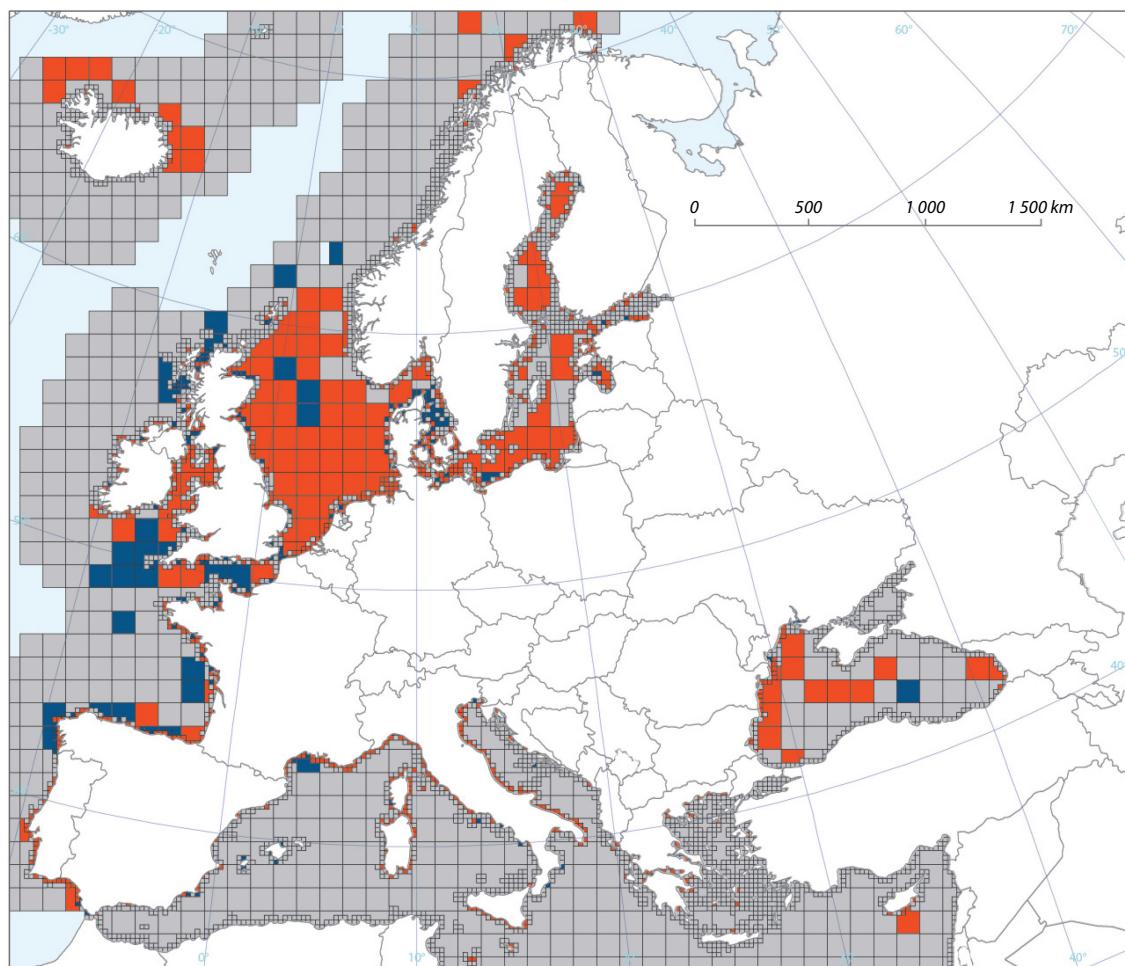
■ Zonas problemáticas

■ Zonas não problemáticas

■ Dados insuficientes

■ 100x100 km em zonas ao largo (> 20 km do litoral)

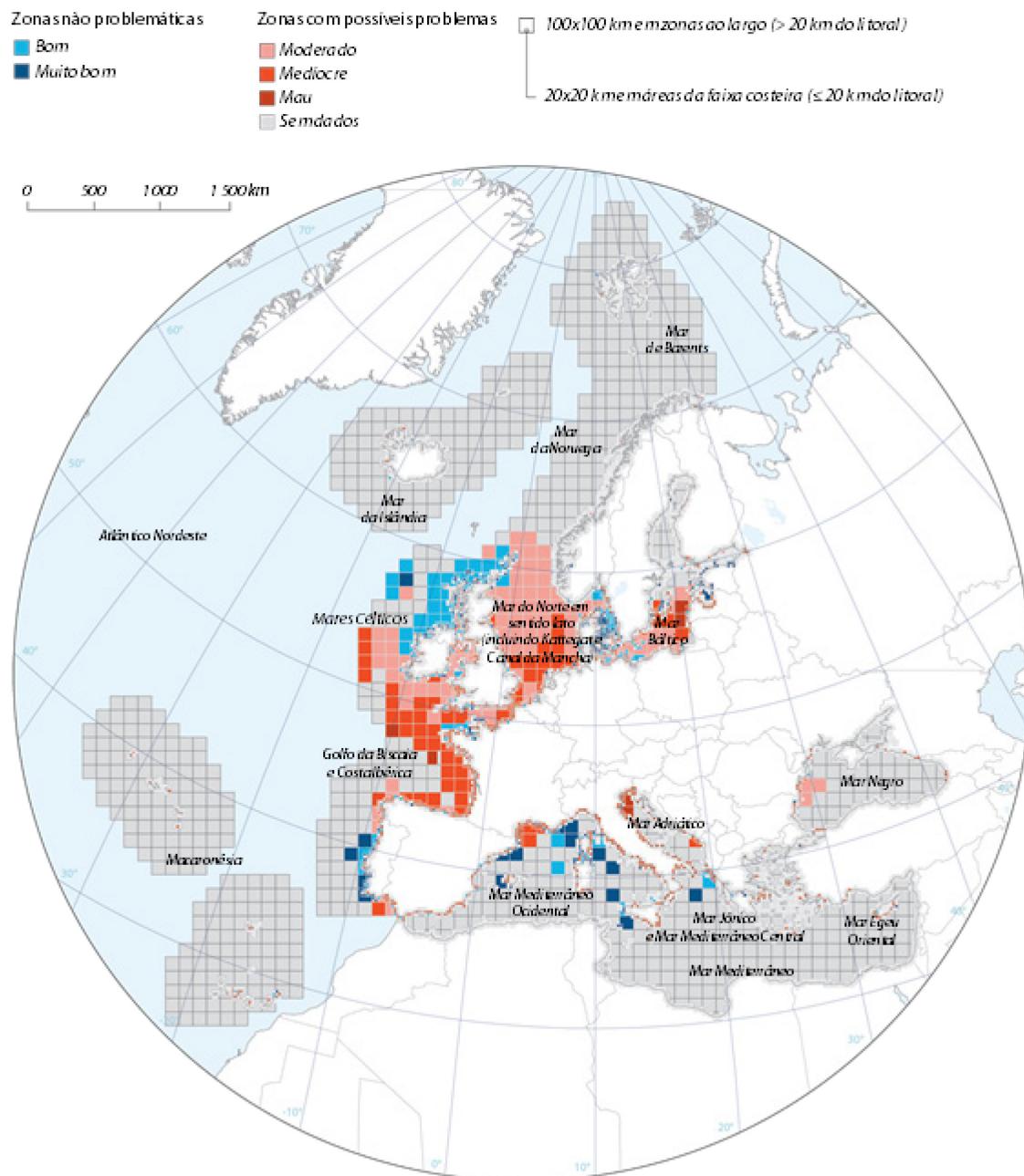
■ 20x20 km em áreas da faixa costeira (≤ 20 km do litoral)



© AEA, "Contamination of Europe's seas", publicação em 2019 com base principalmente em dados de 2008 a 2017, mas também em dados mais antigos (página acedida em 21 de novembro de 2024; mapa alterado pelo TCE).

Figura 2 – Lixo marinho na Europa

Avaliação do estado lixo marinho nos quatro mares regionais, 2010-2021

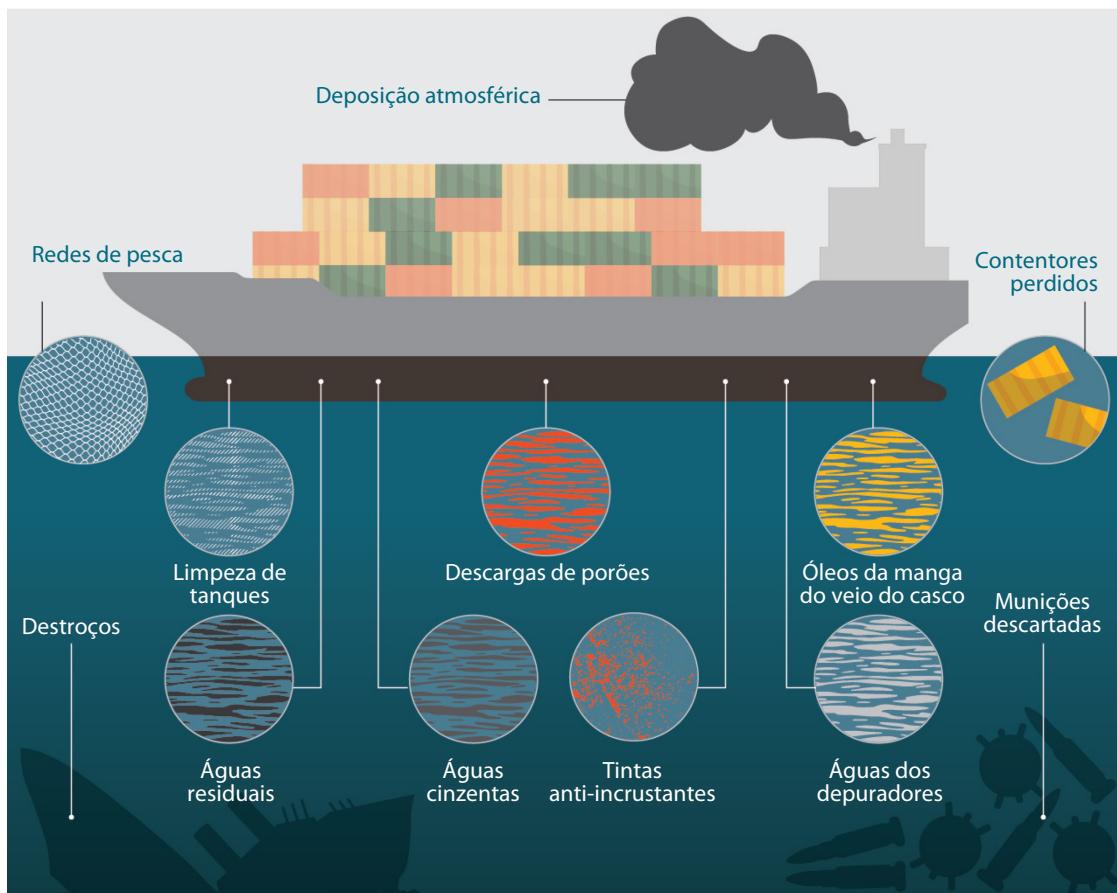


© AEA, "Assessment of marine litter in all four regional seas, 2010-2021", publicação em 2023 (página acedida em 21 de novembro de 2024; mapa alterado pelo TCE).

04 Os cargueiros, os navios de cruzeiro e de turismo, os transbordadores de passageiros ("*ferries*"), os barcos de pesca, as embarcações de recreio e outras são fontes significativas de poluição marinha. Como mostra a *figura 3*, as embarcações contribuem para o lixo marinho com, entre outros, resíduos de plástico e artes de pesca abandonadas, perdidas e descartadas. Podem também poluir os mares com contaminantes como hidrocarbonetos, compostos orgânicos, metais pesados e substâncias perigosas provenientes, por exemplo, de:

- derrames acidentais ou descargas operacionais (por exemplo, descargas do porão, da manga do veio do casco, da limpeza de tanques);
- descarga de águas residuais e "águas cinzentas" (de pias, chuveiros e máquinas de lavar roupa);
- fugas de compostos tóxicos provenientes de tintas anti-incrustantes (revestimentos usados no casco dos navios para os proteger da acumulação de organismos marinhos);
- libertação de substâncias perigosas resultantes do desmantelamento de navios, da perda de contentores durante o transporte por mar, de naufrágios e de munições submersas;
- descarga de águas poluídas e de resíduos dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos ("depuradores").

Figura 3 – Subsistemas de navios que causam poluição marinha



Fonte: TCE.

05 A UE e os seus Estados-Membros, 22 dos quais têm uma costa marítima, lidam com a poluição por navios de várias formas:

- adesão às regras internacionais e adoção de legislação da União e nacional;
- acompanhamento de descargas ilegais e comunicação de informações sobre as mesmas;
- inspeção dos navios para garantir que cumprem a regulamentação e aplicação de sanções em caso de incumprimento;
- projetos financiados pela UE com vista a melhorar a qualidade da água do mar;
- avaliação do estado ambiental das águas marinhas e comunicação regular dos resultados.

Enquadramento jurídico

06 A [Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar](#) estabelece o quadro jurídico para todas as atividades nos mares e oceanos. Esta legislação inclui disposições para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho proveniente de qualquer fonte, incluindo as embarcações.

07 A [Organização Marítima Internacional](#) (OMI) é a agência das Nações Unidas dedicada à segurança e à proteção do transporte marítimo, bem como à prevenção da poluição marinha e atmosférica por navios. Neste âmbito, a OMI elaborou a [Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios](#) (Convenção MARPOL). Em anexos separados, esta convenção apresenta regras para determinar o tipo e a quantidade de poluentes que um navio é autorizado a despejar no mar e define o que constitui uma descarga ilegal. Outras convenções da OMI abordam aspectos específicos da poluição por navios, como a descarga de resíduos no mar (incluindo munições), as tintas anti-incrustantes, os naufrágios e a reciclagem de navios (ver [anexo II](#)).

08 A legislação da UE visa proteger o meio marinho da poluição por navios e engloba várias diretivas e regulamentos (ver [anexo III](#)). As três principais diretivas são as seguintes:

- a [Diretiva 2005/35/CE](#) relativa à poluição por navios ("Diretiva Poluição por Navios" ou "Diretiva PPN"), que exige que os Estados-Membros definam medidas de aplicação e sanções, aplicáveis às descargas ilegais de poluentes;
- a [Diretiva 2009/16/CE](#), que estabelece critérios comuns para a inspeção de navios pelo Estado do porto e define procedimentos harmonizados de inspeção e detenção ("Diretiva relativa à relativa à inspeção pelo Estado do porto" ou "Diretiva IEP");
- a [Diretiva \(UE\) 2019/883](#) relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios ("Diretiva Meios Portuários de Receção", ou "Diretiva MPR"), que exige que os Estados-Membros criem meios portuários de receção dos diferentes tipos de resíduos gerados pelos navios, assegurem que os navios sejam sujeitos a inspeções e fixem as sanções em caso de infração.

09 Em junho de 2023, a Comissão apresentou um [pacote relativo à segurança marítima](#), incluindo [propostas legislativas](#) para alterar a Diretiva Poluição por Navios e a Diretiva relativa à inspeção pelo Estado do Porto. Em novembro de 2024, o Conselho adotou as duas diretivas alteradas.

Funções e responsabilidades

10 A Comissão Europeia é responsável pelo desenvolvimento do quadro jurídico da UE; pelo acompanhamento da sua aplicação a nível nacional; pela supervisão dos projetos financiados pela UE, diretamente ou em regime de gestão partilhada com os Estados-Membros; e pela promoção da recolha de dados harmonizados sobre a poluição marinha. Há várias direções-gerais da Comissão envolvidas nas políticas e medidas relacionadas com a poluição por navios, entre as quais a Direção-Geral do Ambiente, a Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes, a Direção-Geral dos Assuntos Marítimos e das Pescas e a Direção-Geral da Proteção Civil e das Operações de Ajuda Humanitária Europeias.

11 Três agências da UE também contribuem para combater este tipo de poluição, como a seguir se descreve.

- A [Agência Europeia da Segurança Marítima](#) (EMSA) assiste a Comissão na aplicação da legislação da União em matéria de segurança marítima e de prevenção da poluição por navios. Presta igualmente apoio técnico e operacional aos Estados-Membros, designadamente através de sistemas de vigilância por satélite (o CleanSeaNet – Serviço Europeu de Acompanhamento por Satélite do Derrame de Hidrocarbonetos), a fim de detetar eventuais casos de poluição por navios.
- A [Agência Europeia de Controlo das Pescas](#) (AECP) coordena o controlo e a inspeção das embarcações de pesca por determinados Estados-Membros (funções que incluem a verificação da obrigação de os comandantes recuperarem as artes de pesca perdidas).
- A [Agência Europeia do Ambiente](#) (AEA) recolhe dados sobre o meio marinho e apresenta avaliações temáticas sobre a poluição dos mares da UE.

12 Os Estados-Membros são responsáveis pela aplicação da legislação da UE e das convenções da OMI de que são partes signatárias. Devem transpor as diretrizes da União, informar a Comissão sobre como as executam e garantem a sua aplicação, bem como avaliar os resultados alcançados. Os Estados-Membros exercem jurisdição sobre as suas águas territoriais e zona económica exclusiva, como se ilustra na [figura 4](#).

Figura 4 – Zonas marítimas



Fonte: TCE.

13 Estados-Membros da UE e países terceiros criaram mecanismos de cooperação multilateral para combaterem a poluição por navios, entre os quais se incluem convenções marinhas regionais e acordos multilaterais, todos eles apresentados no [**anexo IV**](#). A UE é signatária da maioria destes acordos e convenções.

Âmbito e método da auditoria

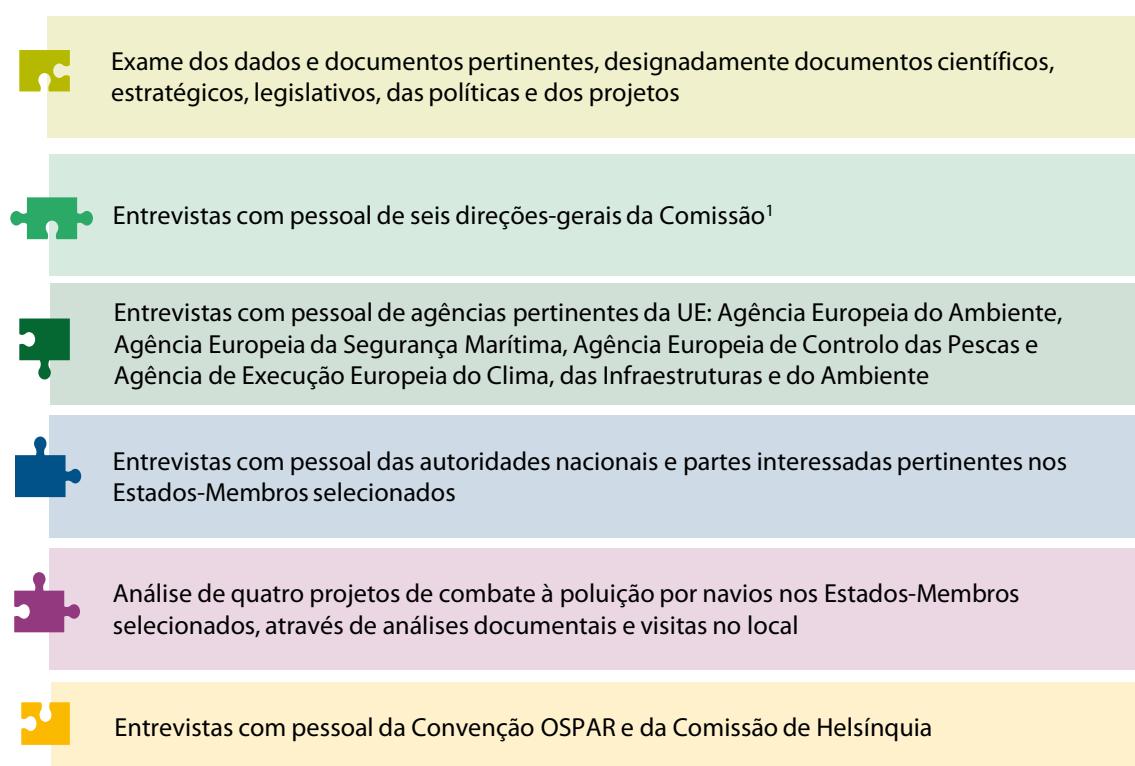
14 O objetivo da auditoria do Tribunal era avaliar se as medidas da UE para combater a poluição por navios foram bem concebidas e executadas, se a sua aplicação foi assegurada e se houve um bom acompanhamento. O Tribunal examinou se:

- a legislação da UE incorporou as normas da OMI e a Comissão estava a tomar medidas para colmatar as lacunas ainda existentes em matéria de riscos de poluição;
- a Comissão e os Estados-Membros executaram políticas e medidas eficazes e asseguraram a sua aplicação;
- a Comissão e os Estados-Membros acompanharam os resultados alcançados.

15 O Tribunal realizou a presente auditoria devido ao interesse do público e das partes interessadas na poluição dos mares da UE. Visou contribuir para a revisão antecipada da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha e para melhorias nos controlos e nos dados em matéria de poluição marítima na União.

16 O Tribunal analisou as normas, as políticas, o financiamento, os dados e as informações comunicadas pela Comissão e pelos Estados-Membros sobre a poluição por navios. Analisou também quatro projetos de combate à poluição por navios (ver [figura 5](#)). A auditoria abrangeu o período compreendido entre janeiro de 2014 e setembro de 2024.

Figura 5 – Método da auditoria do Tribunal: trabalhos realizados



¹ Proteção Civil e Operações de Ajuda Humanitária Europeias; Ambiente; Centro Comum de Investigação; Assuntos Marítimos e Pescas; Mobilidade e Transportes; Política Regional e Urbana.

Fonte: TCE.

17 O Tribunal decidiu visitar França e a Alemanha para poder abranger:

- o duas sub-regiões marinhas (o Mar do Norte em sentido lato e o mar Báltico), que abrangem a "faixa norte", a segunda via marítima mais movimentada a nível mundial e uma zona problemática em termos de grau de contaminação, lixo marinho e perdas de contentores.
- o todos os tipos de embarcações pertinentes;
- o dois dos portos europeus mais importantes em termos de peso bruto das mercadorias e número de contentores movimentados (Hamburgo e Le Havre);
- o duas convenções marinhas regionais: a Convenção para a Proteção do Meio Marinho do Atlântico Nordeste ([Convenção OSPAR](#)) e a Comissão para a proteção do meio marinho do mar Báltico ([Comissão de Helsínquia](#)).

Observações

As normas da UE sobre a poluição por navios estão a melhorar

18 O Tribunal examinou o atual quadro jurídico da UE em matéria de segurança marítima, a fim de avaliar se continha normas coerentes para ajudar a combater a poluição por navios. Avaliou se a Comissão:

- assegurou que o quadro jurídico da União incorporava as normas pertinentes da OMI;
- estava a tomar medidas para colmatar as lacunas ainda existentes quanto aos riscos de poluição por navios.

A legislação da UE incorpora as normas da OMI

19 As convenções da OMI definem as normas internacionais em matéria de poluição marinha por navios. Todos os Estados-Membros da UE são membros da OMI e partes signatárias da Convenção MARPOL (ver ponto [07](#)), mas alguns ainda não ratificaram todas as convenções pertinentes da OMI (ver [anexo V](#)).

20 A legislação da UE incorpora as regras da OMI, conforme se mostra na [figura 6](#). Esta circunstância contribui para a correta aplicação de tais normas, independentemente de os Estados-Membros serem ou não partes signatárias das convenções da OMI.

Figura 6 – A legislação da UE incorpora as regras da OMI

Normas da OMI	Legislação da UE em vigor	Alterações introduzidas no pacote de 2024 relativo à segurança marítima
★ Ano de adoção ✓ Ano de entrada em vigor Tipo de poluição por navios abrangida		
Convenção MARPOL – Anexo I ★ 1973 ✓ 1983 Hidrocarbonetos	Diretivas MPR/IEP/PPN	Diretiva IEP
Convenção MARPOL – Anexo II ★ 1973 ✓ 1987 Substâncias líquidas nocivas (Convenção HNS)	Diretivas MPR/IEP/PPN	Diretiva IEP
Convenção MARPOL – Anexo V ★ 1973 ✓ 1988 Lixo, incluindo artes de pesca	Diretivas MPR/IEP	Diretiva IEP
Convenção MARPOL – Anexo III ★ 1973 ✓ 1992 Substâncias perigosas	Diretiva IEP	Diretiva IEP
Convenção MARPOL – Anexo IV ★ 1973 ✓ 2003 Águas residuais	Diretivas MPR/IEP	Diretiva IEP
Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar ★ 1974 ✓ 1980 Acidentes	Diretivas 2002/59 e 2009/18	
Convenção MARPOL – Anexo VI ★ 1997 ✓ 2005 Poluição atmosférica	Diretivas MPR, IEP e Teor de Enxofre	Diretiva IEP
Convenção AFS ★ 2001 ✓ 2008 Compostos organoestânicos	Diretiva IEP/ Regulamento (CE) nº 782/2003	
Convenção de Nairobi ★ 2007 ✓ 2015 Destroços, incluindo contentores		Diretiva IEP
Convenção de Hong Kong ★ 2009 ✓ 2025 Reciclagem de navios	Regulamento (UE) nº 1257/2013	Diretiva IEP

Fonte: TCE.

21 O objetivo das revisões da Diretiva Poluição por Navios e da Diretiva relativa à inspeção pelo Estado do porto (ver ponto 09) é modernizar as normas da UE em matéria de segurança marítima e prevenir a poluição do mar proveniente de navios (ver *caixa 1*).

Caixa 1

Novas alterações às diretivas relativas à poluição por navios e à inspeção pelo Estado do porto

A Diretiva Poluição por Navios revista alinha melhor as normas da UE com a regulamentação internacional. Alarga o âmbito de aplicação das normas da União de modo a abranger um conjunto mais amplo de substâncias poluentes, como as substâncias prejudiciais transportadas em embalagens, as águas residuais e os resíduos, bem como as águas de descarga e certos resíduos provenientes de sistemas de tratamento de efluentes gasosos ("depuradores").

A revisão estabelece igualmente critérios mínimos para a aplicação de sanções administrativas, tais como a gravidade da infração, o impacto no ambiente ou a capacidade financeira da entidade responsável.

A Diretiva relativa à inspeção pelo Estado do porto revista alarga o âmbito de aplicação do diploma de modo a abranger normas internacionais suplementares, como a [Convenção Internacional de Nairóbi sobre a Remoção dos Destroços](#) ("Convenção de Nairóbi") e a [Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ecológica dos Navios](#).

A Comissão está a colmatar as lacunas quanto aos riscos de poluição por navios

22 O Tribunal examinou:

- o quadro legislativo da UE, para verificar se abrangia as principais fontes de poluição por navios;
- as ações da Comissão para colmatar as lacunas ainda existentes quanto aos riscos conexos.

Esta secção apresenta as constatações do Tribunal sobre os seguintes aspetos: desmantelamento de navios, contentores perdidos, destroços, munições e sistemas de tratamento de efluentes gasosos.

Desmantelamento e reciclagem de navios

23 A nível internacional, a Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ecológica dos Navios, de 2009, entrará em vigor em junho de 2025. Abrange a exploração de estaleiros de reciclagem de navios e a criação de um mecanismo para aplicação das regras em matéria de reciclagem de navios, incorporando requisitos de certificação e de comunicação de informações. Em 30 de setembro de 2024, esta convenção tinha sido ratificada por 10 Estados-Membros costeiros da UE e um sem costa marítima.

24 Ao nível da UE, o [Regulamento \(UE\) nº 1257/2013](#) relativo à reciclagem de navios é aplicável aos navios que arvorem pavilhão de um país da União e já põe em prática a Convenção de Hong Kong, embora com requisitos mais rigorosos. A 31 de dezembro de 2018, entrou em vigor a obrigação de os navios comerciais com pavilhão de um Estado-Membro da UE e arqueação bruta a partir de 500 toneladas serem reciclados em estaleiros de reciclagem de navios aprovados pela União.

25 Contudo, os armadores podem contornar esta obrigação trocando o pavilhão do Estado-Membro por uma bandeira de um país terceiro antes do desmantelamento do navio. Em 2022, 14,2% da frota mundial arvorava pavilhões da UE, mas apenas 6,1% dos navios em fim de vida o faziam. Nos últimos anos, [alguns armadores alemães foram objeto de investigação](#) por presumíveis infrações às obrigações em matéria de reciclagem de navios.

26 Em 2017, a Comissão publicou um [relatório](#) sobre a viabilidade de um instrumento financeiro que facilite a reciclagem segura e ambientalmente correta de navios, concluindo que era necessária uma análise mais aprofundada. A Comissão está a reavaliar esta opção e iniciou igualmente uma avaliação do regulamento relativo à reciclagem de navios, que tenciona completar até ao final de 2024.

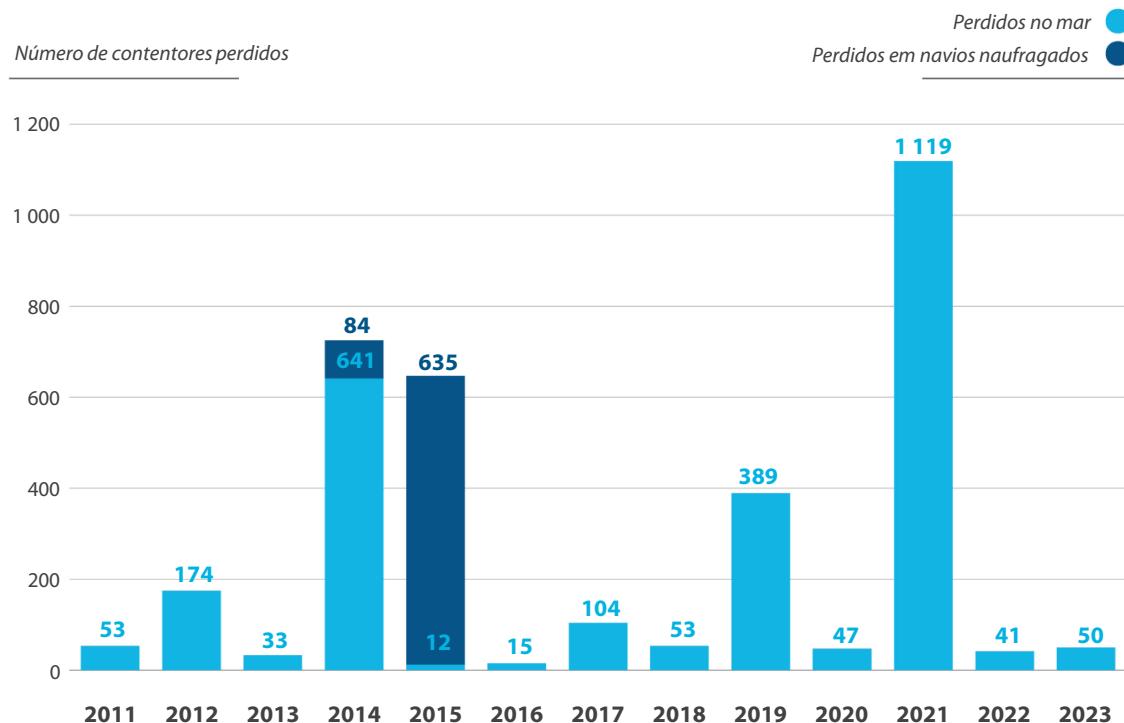
Contentores perdidos no mar

27 Os contentores podem perder-se durante o transporte por mar devido a armazenamento inadequado, acidentes ou condições meteorológicas adversas. Quando isto acontece, podem tornar-se uma fonte de poluição se, por exemplo, libertarem no mar substâncias perigosas ou granulados de plástico ("pellets"). Os contentores perdidos podem também causar outros acidentes, resultando em novos casos de poluição das águas marinhas.

28 A nível internacional, a Convenção MARPOL, de 1973, e a [Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar](#), de 1974, exigem que o comandante de um navio comunique ao Estado costeiro mais próximo a perda no mar de contentores que transportem mercadorias ou substâncias perigosas. Em junho de 2024, a OMI [adotou](#) alterações às suas regras relativas à salvaguarda da vida humana no mar e, a partir de janeiro de 2026, exigirá a comunicação obrigatória de todos os contentores perdidos no mar. Atualmente, a organização também está a [trabalhar](#) na prevenção das perdas de contentores.

29 Ao nível da UE, a [Diretiva 2002/59/CE](#) estipula que os Estados-Membros devem garantir que os comandantes dos navios informem imediatamente o Estado costeiro geograficamente competente de situações de perda de contentores. Além disso, nos termos da [Diretiva 2009/18/CE](#), os Estados-Membros devem registar na [Plataforma Europeia de Informações sobre Acidentes Marítimos](#) os contentores perdidos no mar nas águas sob a sua jurisdição ou por navios que arvorem o seu pavilhão. Porém, não existe garantia de que todas as perdas sejam declaradas. Os dados desta plataforma mostram que o número de contentores perdidos nos mares da UE (incluindo os que se perderam pelo naufrágio dos navios) varia significativamente de ano para ano, como mostra a [figura 7](#).

Figura 7 – Número de contentores perdidos no mar na UE, 2011-2023



Fonte: TCE, com base em dados da Comissão.

30 Apenas [alguns](#) dos contentores perdidos são recuperados. As autoridades francesas estimaram que, dos 1 200 contentores perdidos nas zonas do Atlântico e do canal da Mancha/mar do Norte entre 2003 e 2014, apenas 49 foram recuperados, o que representa cerca de 4%.

31 De acordo com a [avaliação de impacto da Comissão sobre a poluição por microplásticos](#), os granulados de plástico perdidos no mar ou em terra representam a terceira maior fonte de microplásticos libertados acidentalmente no ambiente da UE. Em 2019 e 2020, perderam-se dois carregamentos deste material, o que resultou na libertação de, respetivamente, [550 milhões \(11 toneladas\)](#) e [650 milhões \(13 toneladas\)](#) de granulados de plástico no mar do Norte. Em março de 2024, o Comité de Segurança Marítima da OMI aprovou [recomendações para o transporte de granulados de plástico por mar](#). Atualmente, está em [processo legislativo](#) uma proposta de regulamento da Comissão para prevenir as perdas deste material.

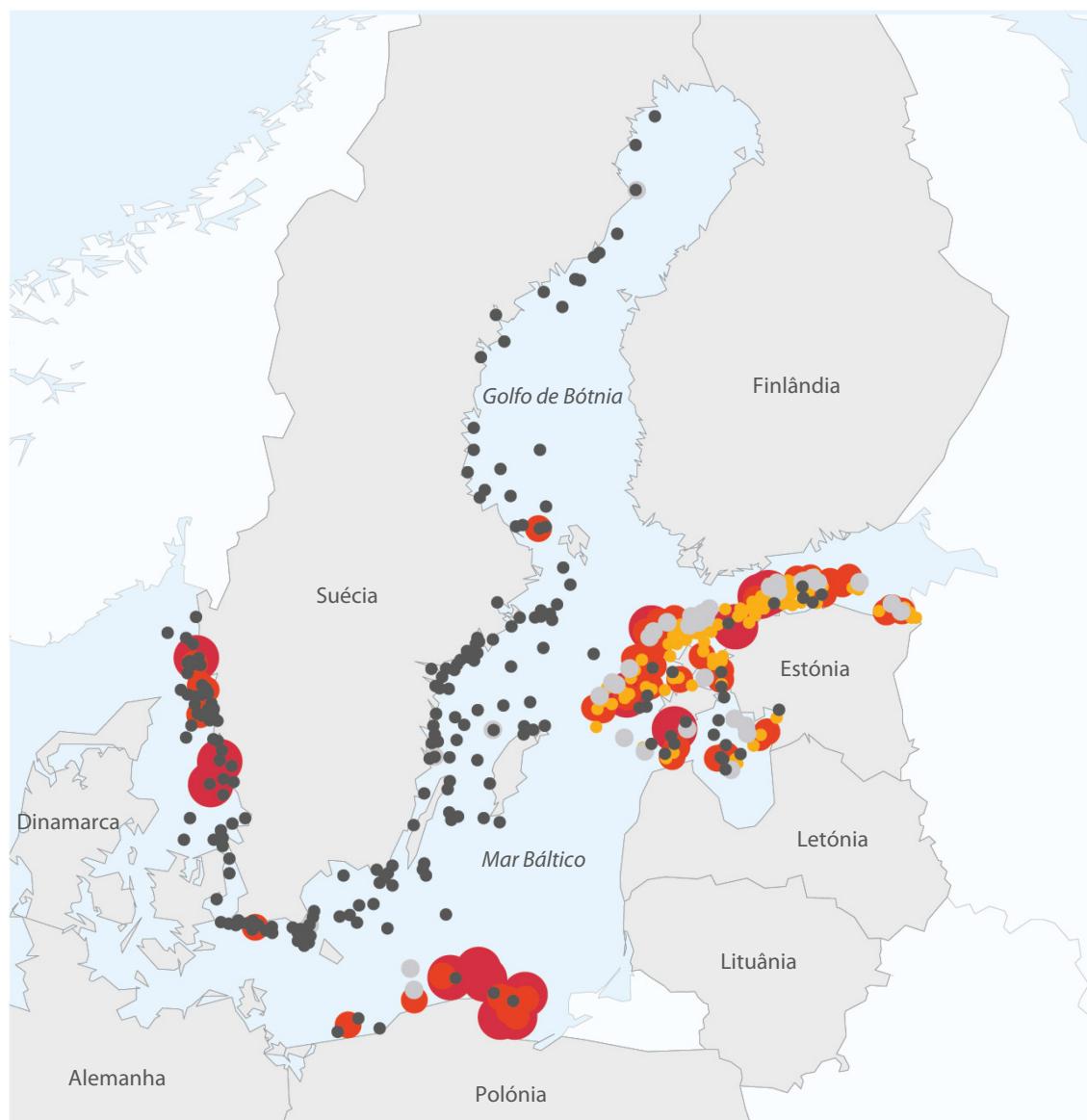
Naufrágios

32 Os destroços nos mares da UE provenientes, por exemplo, de naufrágios de navios de guerra, navios de carga, petroleiros, navios-tanque para o transporte de produtos químicos ou embarcações de pesca são fontes potenciais de poluição, uma vez que contêm fuelóleo pesado e produtos químicos que podem ser gradualmente libertados no meio marinho. Com base em fontes da Comissão de Helsínquia, os cientistas da [Fundação MARE](#) estimam que, dos 8 000 a 10 000 destroços no mar Báltico, pelo menos 100 não sejam seguros, porque contêm combustível ou substâncias perigosas e se encontram a menos de 10 milhas marítimas da costa (ver [figura 8](#)).

Figura 8 – Destroços perigosos no mar ao largo da Estónia, da Polónia e da Suécia

Comprimento

- Destroços de comprimento desconhecido
- < 30m
- 30-50m
- 50-100m
- 100-227m



© HELCOM Map and data service. Conjunto de dados sobre os destroços perigosos no mar Báltico ("Hazardous wrecks in the Baltic Sea"); última atualização em 22 de junho de 2023.

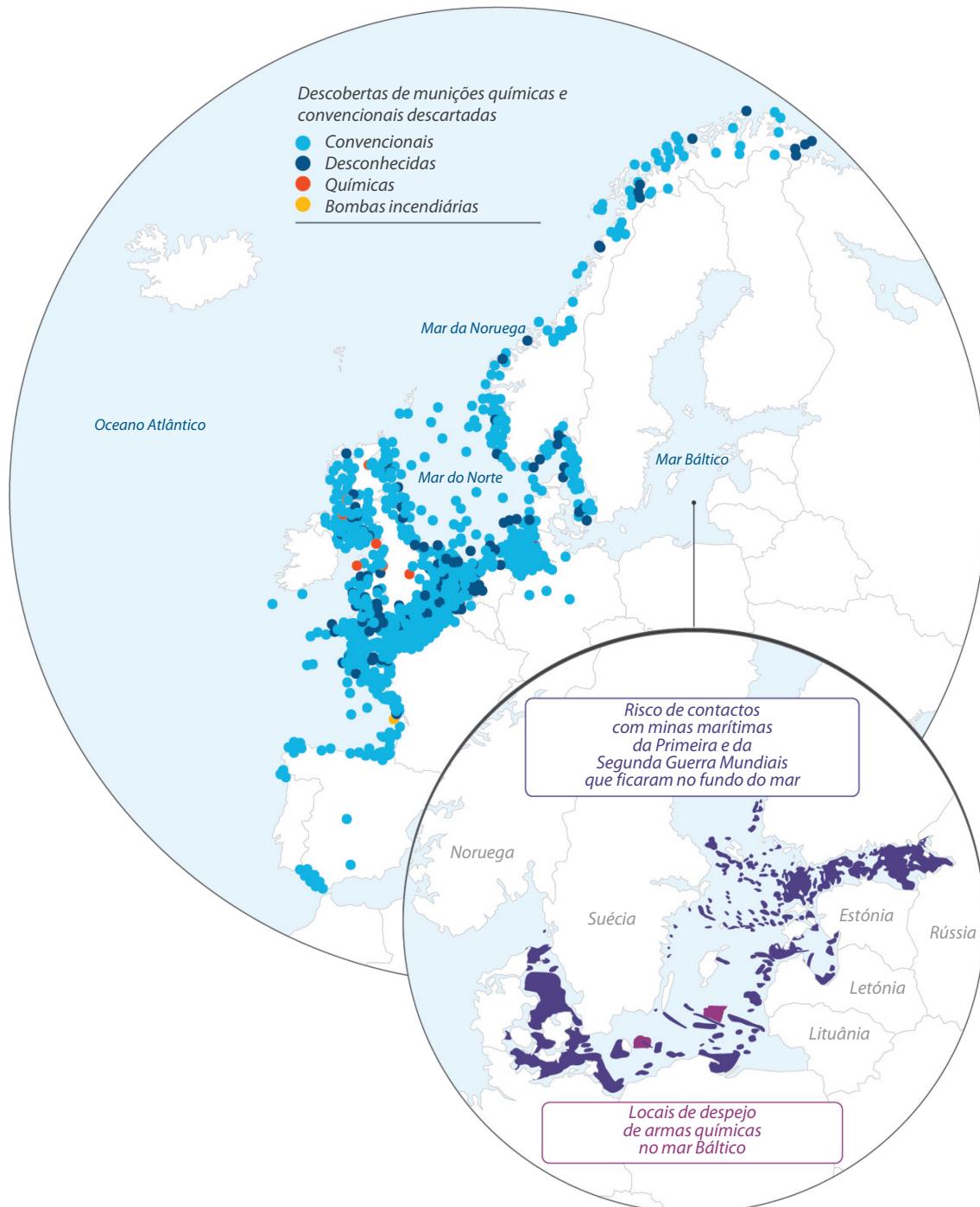
33 As autoridades alemãs estimam que, nas zonas alemãs do mar do Norte e do mar Báltico, existam cerca de 1 000 e 500 destroços provenientes de naufrágios, respetivamente. As [autoridades alemãs](#) desconhecem a natureza da carga naufragada. Em França, o serviço hidrográfico e oceanográfico naval tem uma lista de [4 700 destroços](#) com mais de 40 metros de comprimento, provenientes de navios que entraram em serviço após 1914 e que se situam na zona económica exclusiva da França continental e dos Territórios Ultramarinos.

34 A nível internacional, a Convenção de Nairóbi de 2007 estabelece regras para a remoção de destroços suscetíveis de prejudicarem o meio marinho. Em 30 de setembro de 2024, esta convenção tinha sido ratificada por 14 Estados-Membros costeiros da UE e um sem costa marítima. A Diretiva relativa à inspeção pelo Estado do porto, alterada em novembro de 2024, incorpora a Convenção de Nairóbi no quadro jurídico da UE.

Munições

35 As munições submersas podem libertar substâncias tóxicas à medida que a corrosão aumenta. A Convenção OSPAR recolhe relatos de descobertas de munições submersas no Atlântico Nordeste. São comunicados cerca de [900 casos](#) deste género por ano, dos quais mais de 50% se devem a munições que ficam presas em redes de pesca. A [Comissão de Helsínquia](#) estima que, desde 1946, foram largadas no mar Báltico 40 000 toneladas de munições químicas (ver [figura 9](#)). As autoridades alemãs [estimam](#) que 1,6 milhões de toneladas de munições convencionais e cerca de 5 100 toneladas de munições químicas se encontrem nos mares sob jurisdição alemã.

Figura 9 – Descobertas de munições convencionais, químicas ou desconhecidas na zona marinha abrangida pela Convenção OSPAR, locais de despejo de armas químicas e eventuais minas no mar Báltico



© OSPAR Data and Information Management System (conjunto de dados sobre a descoberta de munições na zona marinha abrangida pela Convenção OSPAR entre 1999 e 2021 – "[OSPAR Encounters with Munitions 1999-2021](#)") e © HELCOM Map and data service (conjunto de dados sobre os locais de despejo de armas químicas no mar Báltico – "[Chemical weapons dumpsites in the Baltic Sea](#)" e mapa do [Baltic Ordnance Safety Board](#) que assinala o risco de contactos com minas marítimas da Primeira e da Segunda Guerra Mundiais que ficaram no fundo do mar).

36 A nível internacional, a [Convenção de Londres](#), de 1972, proíbe geralmente a descarga no mar de resíduos, incluindo armas químicas. Esta proibição está também plenamente incorporada no [Protocolo de Londres](#) de 1996. Em 30 de setembro de 2024, a Convenção de Londres tinha sido ratificada por 18 Estados-Membros costeiros da UE e dois sem costa marítima, e o Protocolo por 13 Estados-Membros costeiros e um sem costa.

37 Ao nível da UE, nem a Convenção nem o Protocolo foram integrados no direito da União. A [Estratégia de Segurança Marítima da UE](#), de 2014, apontou o alijamento de munições químicas e material militar não detonado no mar como uma ameaça para a segurança marítima. Das 130 ações do seu [plano de ação pormenorizado](#) subsequente, tês diziam respeito a munições. O [relatório de 2020 sobre a execução da Estratégia de Segurança Marítima da UE](#) revista referia ações como eventos de sensibilização e resultou em cooperação e em dois projetos de investigação. Contudo, o documento não menciona resultados específicos em termos de volumes de munições recuperadas.

Sistemas de tratamento de efluentes gasosos

38 As sucessivas [normas da OMI](#) fixaram limiares restritivos para o teor de enxofre nos combustíveis dos navios, com vista à redução da poluição atmosférica. Os limites definidos na [Diretiva \(UE\) 2016/802](#) relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos ("Diretiva Teor de Enxofre") estão em consonância com as normas da OMI. A norma mais restritiva relativa ao teor de enxofre aplicável aos navios (0,1%) é, mesmo assim, 100 vezes menos exigente do que a norma respeitante ao gasóleo e à gasolina para utilização nos transportes rodoviários em vigor na UE desde 2009 (0,001%).

39 Para cumprir as normas relativas ao teor de enxofre, os navios podem utilizar combustíveis mais limpos ou instalar sistemas de tratamento de efluentes gasosos ("depuradores"). Estes dispositivos captam óxido de enxofre dos efluentes gasosos utilizando água, mas o processo gera águas usadas contaminadas, que os navios descarregam frequentemente no mar.

40 Os depuradores estão autorizados nos mares da UE, embora [alguns Estados-Membros restrinjam a sua utilização](#). As [orientações da OMI de 2021](#) [respeitantes aos sistemas de tratamento de efluentes gasosos](#) (não vinculativas) estabelecem critérios de descarga e limites de concentração para as substâncias perigosas dos efluentes gasosos presentes nas águas usadas que resultam do processo de depuração. Nos termos da legislação atualizada da União em matéria de poluição por navios (ver [caixa 1](#)), é proibido descarregar as águas usadas dos depuradores contaminadas com enxofre que não cumpram os critérios de descarga de substâncias perigosas definidos pela OMI.

A execução e a garantia de aplicação das normas da UE sobre a poluição por navios apresentam insuficiências

41 O Tribunal examinou se as políticas e medidas aplicadas pela Comissão e pelos Estados-Membros ajudaram a combater a poluição por navios e se se garantiu a sua aplicação. Verificou se:

- a Comissão e a [EMSA](#) dotaram os Estados-Membros de ferramentas eficazes para detetar e combater a poluição por navios, e se os Estados-Membros as utilizaram;
- a Comissão e os Estados-Membros realizaram verificações e inspeções para garantir o cumprimento da legislação da UE e adotaram sanções em caso de infração;
- os Estados-Membros asseguraram a aplicação atempada da legislação da União em matéria de artes de pesca;
- os projetos financiados pela UE proporcionaram valor acrescentado.

As ferramentas e os serviços marítimos da EMSA têm algumas limitações e os Estados-Membros usam-nos pouco

42 A EMSA apoia os Estados-Membros com vigilância por satélite dos navios; um drone experimental para detetar navios com emissões elevadas; e navios de resposta a incidentes de poluição.

Vigilância por satélite

43 As estimativas sobre a quantidade de hidrocarbonetos que todos os anos entra no meio marinho variam entre 1 e 4,5 milhões de toneladas a nível mundial, em função da fonte de informação, da metodologia aplicada e do âmbito de aplicação¹. Na [avaliação de impacto de 2023 sobre a alteração da Diretiva Poluição por Navios](#), a Comissão comunicou que, embora os acidentes marítimos tenham sido uma importante fonte de poluição causada por navios, a maior parte da poluição proveniente de derrames de hidrocarbonetos resultou de descargas deliberadas, como operações de limpeza de tanques e descargas de resíduos. A avaliação de impacto sinalizou também grandes lacunas nas informações sobre a poluição por hidrocarbonetos causada por navios em toda a UE.

44 Desde 2007, a EMSA gere o Serviço Europeu de Acompanhamento por Satélite do Derrame de Hidrocarbonetos ([CleanSeaNet](#)), destinado à vigilância e deteção precoce de possíveis casos de poluição, bem como à determinação do navio que poderá ser responsável. O sistema depende da disponibilidade de imagens dos [satélites](#), que apenas captam imagens das zonas que atravessam e podem também funcionar mal, como sucedeu na Alemanha, em 2022, quando 13% das imagens de um dado satélite não foram recebidas.

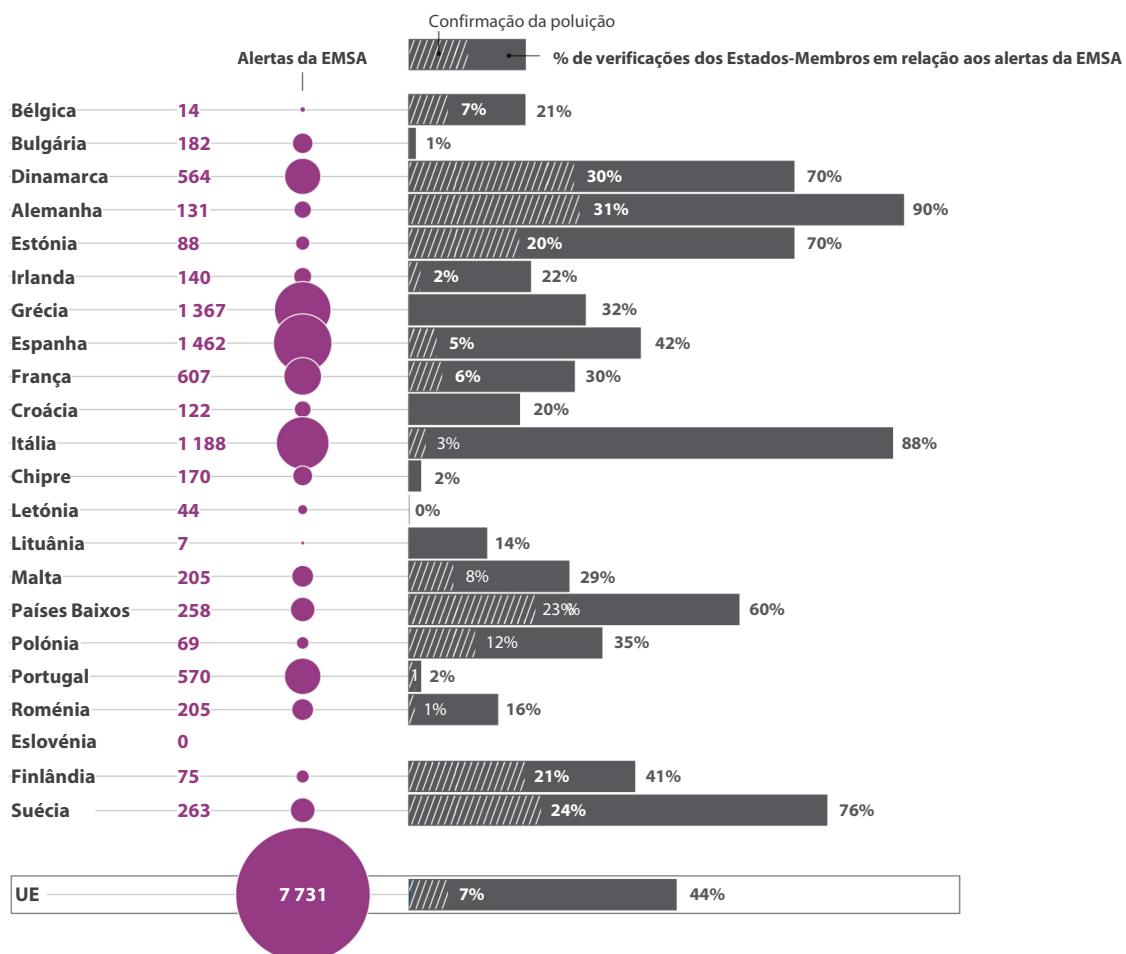
45 O CleanSeaNet visa detetar possíveis derrames de hidrocarbonetos, mas pode mostrar outros poluentes (por exemplo, águas residuais, lixo) ou características naturais, como algas ou gelo. Os poluentes químicos são mais difíceis de detetar, uma vez que são frequentemente invisíveis. A EMSA criou uma rede de peritos (a [Rede MAR-ICE](#)), que presta informações e aconselhamento sobre produtos químicos envolvidos em emergências marítimas. A Diretiva Poluição por Navios alterada visa reforçar o CleanSeaNet de forma a incluir informações sobre os poluentes adicionais.

46 O CleanSeaNet fornece imagens de satélite de alta resolução a 22 Estados-Membros costeiros da UE, tendo assinalado, em 2023, um total de 5 088 possíveis derrames dentro das zonas de exclusão económica indicativas. Os Estados-Membros são responsáveis pelas verificações no local e a aplicação da lei.

¹ "Oiling the oceans", *World Ocean Review*, 2014; Agência Espacial Europeia, *Oil Pollution Monitoring; Dispersants as an oil spill clean-up technique in the marine environment: A review*; ITOPF, *Oil Tanker Spill Statistics 2023*.

47 A análise do Tribunal aos dados da EMSA relativos a 2022 e 2023 (ver [figura 10](#)) mostra que os Estados-Membros verificaram menos de metade dos alertas do CleanSeaNet e confirmaram a ocorrência de poluição em apenas 7% dos casos. A percentagem de alertas de poluição deste serviço confirmados pelos Estados-Membros varia muito consideravelmente. Embora a Dinamarca e a Alemanha tenham confirmado episódios de poluição em 30% ou mais dos alertas, Itália raramente confirmou os casos detetados pelo CleanSeaNet, apesar de ter realizado o número mais elevado de verificações no local (1 046, de um total de 1 188). De acordo com a versão final da [avaliação de impacto de 2023 da Comissão sobre a alteração da Diretiva Poluição por Navios](#), a probabilidade de confirmar a existência de poluição depende do intervalo entre a recolha da imagem de satélite e a verificação do alerta pelo Estado-Membro.

Figura 10 – Possíveis casos de poluição detetados pelo CleanSeaNet nos Estados costeiros da UE e ações de seguimento, 2022-2023



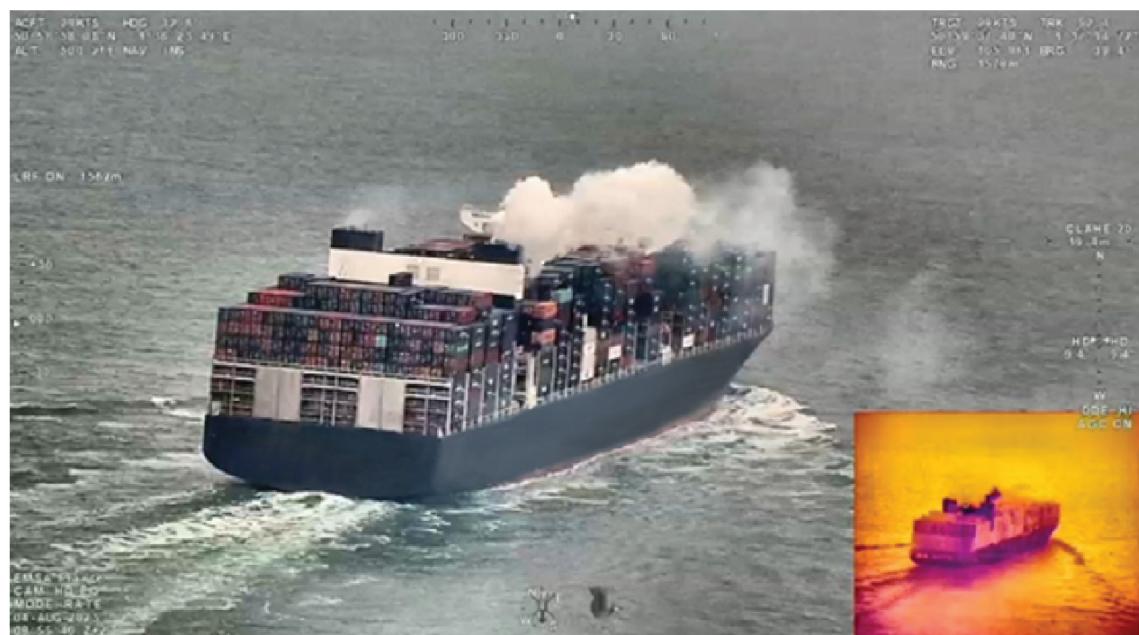
Fonte: TCE, com base em [dados da EMSA](#).

48 Uma vez confirmada a ocorrência de poluição, esta deve ser rastreada até ao poluidor e devem ser tomadas medidas para fazer cumprir a legislação. Não obstante, a avaliação de impacto da Comissão concluiu que a Diretiva Poluição por Navios não garantia totalmente que os responsáveis pela descarga ilegal de substâncias poluentes fossem sujeitos a sanções e que o seguimento jurídico e a aplicação de sanções por parte dos Estados-Membros permaneceram relativamente baixos.

Deteção por drones

49 Desde 2019, a EMSA disponibiliza aos Estados-Membros um drone equipado com um sensor de gases que pode medir as emissões de óxido de enxofre e de óxido de azoto provenientes dos navios, como mostra a [figura 11](#). Esta poluição atmosférica acaba frequentemente por poluir o mar. Em França e na Alemanha, o Tribunal constatou que os resultados da deteção pelo drone tinham de ser confirmados por outras verificações. Globalmente, nestes países, foram detetadas muito poucas infrações à Diretiva Teor de Enxofre dos combustíveis navais através da referida tecnologia (em França, foi confirmada uma infração durante uma campanha de três meses; na Alemanha, não foi confirmada nenhuma durante um período semelhante).

Figura 11 – Imagem de um drone aproximando-se de um navio para medir o teor de enxofre dos fumos intensos

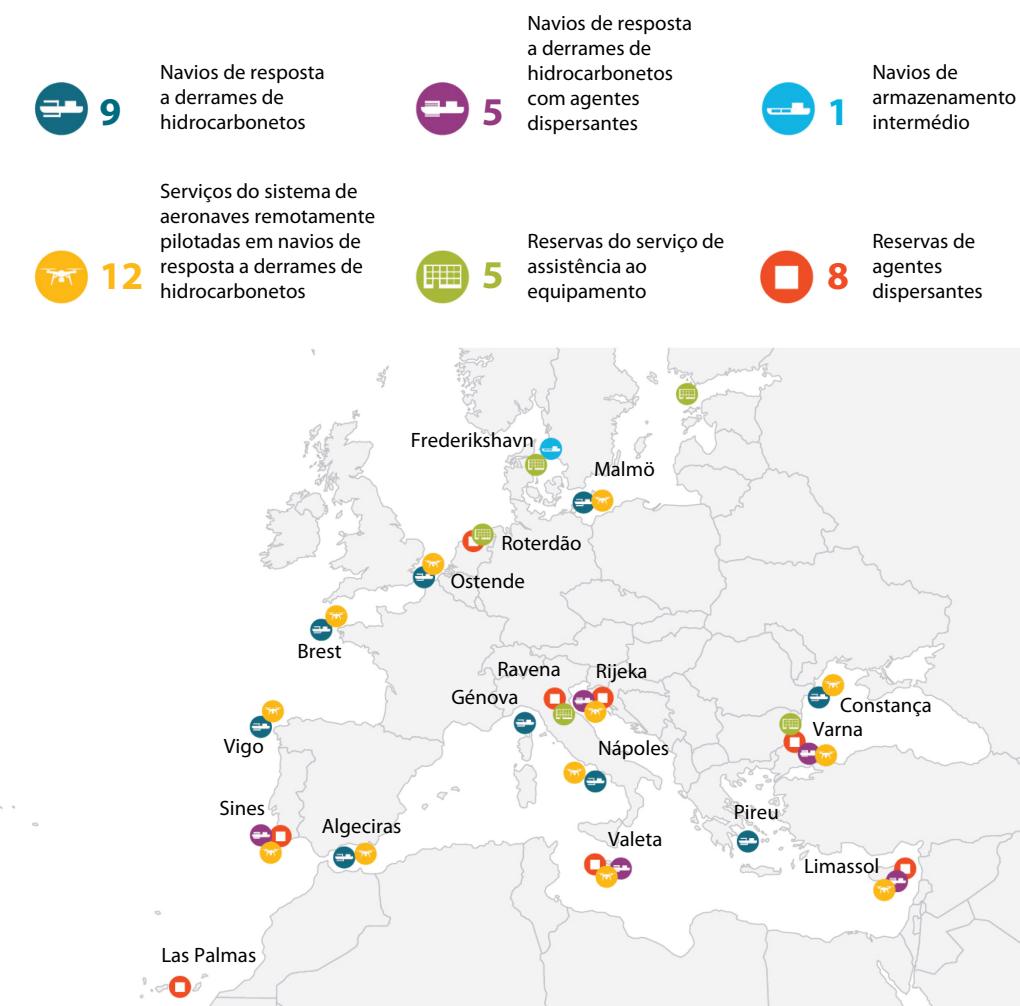


© EMSA (2023), serviços do sistema de aeronaves remotamente pilotadas prestados às autoridades francesas. (Imagem acrescentada pelo TCE no canto inferior direito.)

Navios de resposta a incidentes de poluição

50 Para além dos seus instrumentos nacionais para acompanhar os casos de poluição marinha, os Estados-Membros podem utilizar uma rede da EMSA de equipamento e navios de resposta a derrames de hidrocarbonetos, como mostra a *figura 12*. A EMSA posicionou os navios de acordo com os pedidos dos Estados-Membros aprovados pelo Conselho de Administração da Agência. Em colaboração com os Estados-Membros, a EMSA está atualmente a rever os seus serviços operacionais de combate à poluição, a fim de garantir que estão preparados para a utilização futura.

Figura 12 – Instrumentos da EMSA para responder à poluição por navios



© EMSA, serviços operacionais previstos para o final de 2024.

51 Desde 2017, a Agência Europeia de Controlo das Pescas também está em condições de contribuir para os esforços de combate à poluição marinha. Presentemente, três navios de patrulha ao largo fretados por esta Agência estão munidos de equipamento da EMSA para resposta a derrames de hidrocarbonetos. Ainda não foram utilizados para combater qualquer caso de poluição, uma vez que os Estados-Membros utilizaram prioritariamente os seus próprios meios.

Os controlos e as inspeções dos navios não são suficientes e as sanções por descargas ilegais variam em toda a UE

Verificações da EMSA quanto à aplicação da legislação da UE

52 A pedido da Comissão, a EMSA realiza visitas aos Estados-Membros para verificar se estão a executar e a fazer aplicar eficazmente a legislação da UE em matéria de segurança marítima e prevenção da poluição. No final de cada visita, a Agência deve elaborar um relatório e enviá-lo à Comissão e aos Estados-Membros em causa.

53 A EMSA [publica](#) as listas das suas visitas e inspeções em todos os Estados-Membros da UE ao longo de vários anos no seu sítio Web, sob a forma de [ciclos](#) relacionados com diferentes atos legislativos pertinentes. Entre 2012 e 2022, a Comissão solicitou à Agência que se centrasse na Diretiva relativa à inspeção pelo Estado do Porto e inspecionasse cada Estado-Membro costeiro duas vezes durante o período. Todavia, a EMSA não realizou visitas respeitantes à Diretiva Poluição por Navios. Em 2024, iniciou um ciclo de controlos relativos à Diretiva Meios Portuários de Receção.

Meios portuários de receção

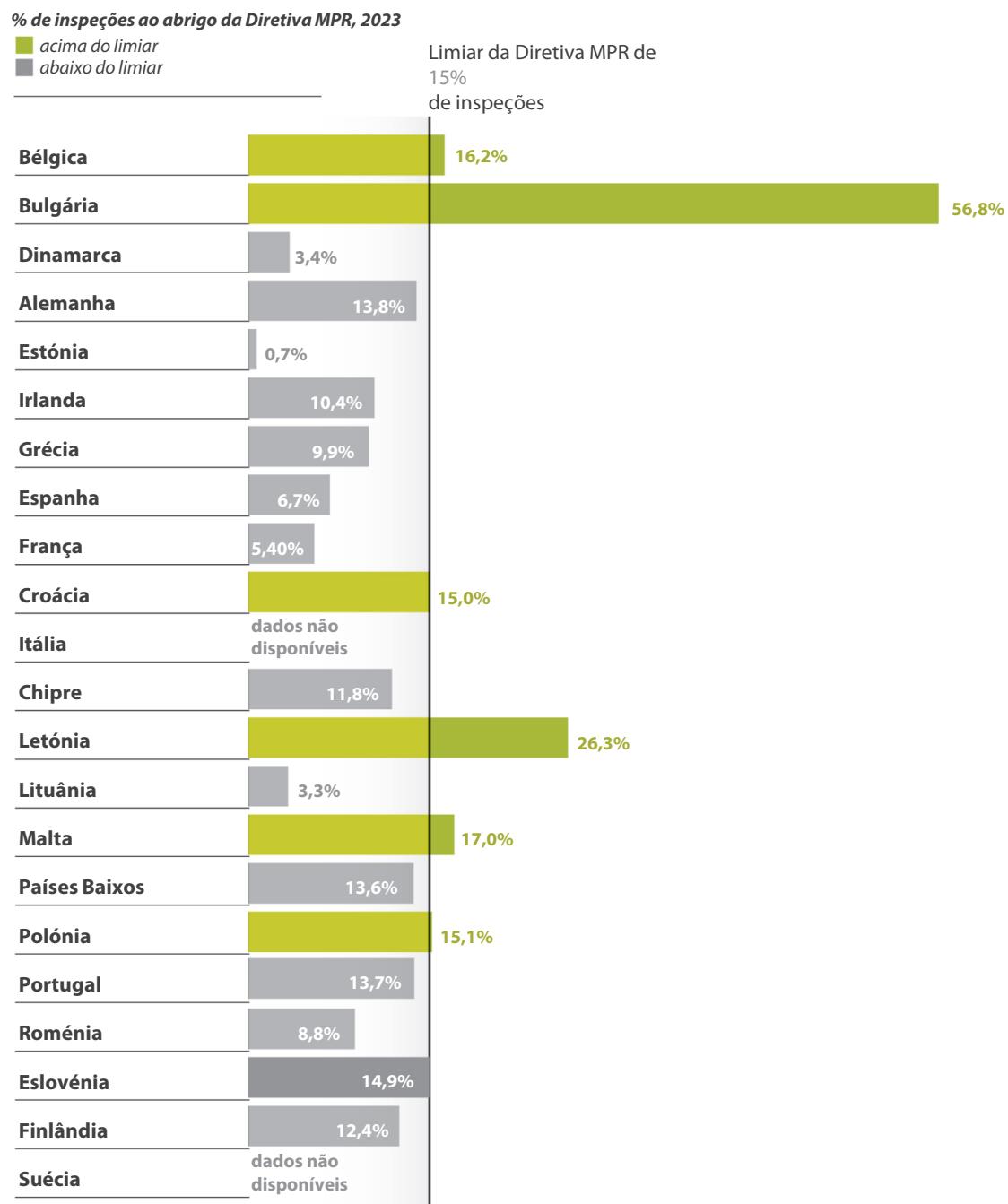
54 A Diretiva Meios Portuários de Receção exige que os Estados-Membros criem meios portuários de receção adequados para os diferentes tipos de resíduos gerados pelos navios. Estes últimos devem eliminar todos os resíduos antes de deixarem o porto, a menos que exista capacidade específica de armazenamento suficiente para chegar ao porto de escala seguinte.

55 O Tribunal detetou lacunas na execução e garantia de aplicação da referida diretiva nos Estados-Membros visitados. Em 2020, as autoridades francesas [comunicaram](#) que os meios portuários de receção não correspondiam à forma como os resíduos eram triados a bordo. Na Alemanha, um [estudo de 2023](#) detetou lacunas importantes nos portos de diferentes Estados federais, entre as quais informações insuficientes sobre as eliminações de resíduos já realizadas e a realizar futuramente.

56 A Diretiva Meios Portuários de Receção exige que, desde 2022, os Estados-Membros inspecionem 15% de todos os navios que fazem escala nos seus portos. As inspeções verificam se as embarcações respeitam as normas relativas à gestão dos resíduos, nomeadamente a devida notificação, a comunicação de informações e a utilização real dos meios portuários de receção para a eliminação de resíduos.

57 Os Estados-Membros são obrigados a recolher dados sobre as inspeções realizadas, incluindo o número de inspeções, os tipos de navios inspecionados e os resultados destas ações. Devem também manter os dados atualizados e comunicá-los à EMSA. A análise do Tribunal aos dados da EMSA mostra que seis Estados-Membros cumpriram a obrigação de 15% em 2023 (ver *figura 13*). Dois Estados-Membros não comunicaram dados e cinco ficaram abaixo de metade desta percentagem.

Figura 13 – Cumprimento em 2023 da obrigação da Diretiva Meios Portuários de Receção de 15% de inspeções a navios



Fonte: cálculos do TCE, com base em dados da EMSA.

58 As autoridades alemãs explicaram que não tinham atingido a obrigação principalmente devido a problemas de pessoal e à falta de clareza sobre o número de inspeções a nível regional. O Tribunal constatou que as autoridades francesas não tinham realizado quaisquer inspeções de navios ao abrigo da Diretiva Meios Portuários de Receção em 2022, devido à transposição tardia da legislação. A Comissão informou o Tribunal de que também tinha detetado lacunas ao nível da comunicação de informações (incumprimento do limiar de 15% de inspeções ou insuficientes informações comunicadas).

Inspeção pelo Estado do porto

59 A Diretiva relativa à inspeção pelo Estado do porto estabelece critérios comuns para a inspeção de navios estrangeiros nos portos nacionais e define procedimentos harmonizados para a inspeção e a detenção. Os navios são [selecionados](#) para inspeção ao abrigo da diretiva tendo em conta os seus perfis de risco e outras prioridades. O Tribunal constatou que, em 2023, 11 Estados-Membros não cumpriram as suas metas em termos de inspeções.

60 O Tribunal analisou os dados da EMSA sobre as insuficiências detetadas ao nível dos Estados-Membros, desde 2014, durante as inspeções ao abrigo da Diretiva relativa à inspeção pelo Estado do porto. Entre as infrações mais comuns, estavam os problemas relacionados com os planos de gestão do lixo, as modalidades de trabalho a bordo e as estações de tratamento de águas residuais nos navios. No total, entre 2014 e 2023, os Estados-Membros detetaram quase 16 000 problemas deste tipo. O número total de insuficiências aumentou mais de 40% entre 2019 e 2023.

61 Os Estados-Membros podem decidir manter os navios no porto até que as principais insuficiências detetadas durante as inspeções no âmbito da diretiva sejam tratadas e corrigidas. Esta prática recebe o nome de "detenção do navio". A [figura 14](#) mostra que a taxa de detenção na sequência de inspeções ao abrigo da diretiva se situa entre 3% e 4%.

Figura 14 – Detenções em portos da UE por comparação com as inspeções ao abrigo da Diretiva relativa à inspeção pelo Estado do porto, 2014-2023



Fonte: análise do TCE, com base em dados da EMSA.

Sanções aplicáveis às descargas ilegais

62 A Diretiva Poluição por Navios exige que os responsáveis pela descarga ilegal de substâncias poluentes sejam sujeitos a sanções. Na sua [avaliação de impacto de 2023](#), que acompanhou a proposta de alteração desta diretiva, a Comissão comunicou que a interpretação do diploma varia de um Estado-Membro para outro. Uma vez que não existe uma definição comum do que constitui um risco de poluição "importante" ou "fraco", as descargas poluentes de natureza semelhante podem ser tratadas de forma diferente consoante os Estados-Membros. O estudo da Comissão revelou também uma grande variedade de práticas no que diz respeito às possíveis sanções e aos procedimentos jurídicos seguidos.

63 De modo geral, o relatório da Comissão salientou que os navios que descarregam ilegalmente substâncias poluentes no mar são pouco sujeitos a sanções eficazes ou dissuasivas e que a ação penal é rara. A Diretiva Poluição por Navios revista introduz uma ferramenta obrigatória em que os Estados-Membros têm de comunicar as sanções aplicadas. Porém, não estabelece um [sistema de sanções harmonizado ao nível da UE](#).

A execução, a nível nacional, da legislação recente da UE sobre artes de pesca ainda não está concluída

64 As artes de pesca abandonadas, perdidas ou descartadas, a que o Tribunal se referirá simplesmente por "artes de pesca perdidas" no presente relatório, são uma fonte de poluição por plásticos proveniente dos navios de pesca. O [Regulamento \(CE\) nº 1224/2009](#) que institui um regime comunitário de controlo a fim de assegurar o cumprimento das regras da Política Comum das Pescas ("Regulamento Controlo")² obriga os capitães dos navios de pesca da UE que perderam artes de pesca, ou parte delas, a tentarem recuperá-las o mais rapidamente possível. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão as infrações relacionadas com a recuperação de artes de pesca perdidas.

65 No entanto, a Comissão informou o Tribunal de que apenas um pequeno número de Estados-Membros comunicou infrações. O [relatório de síntese](#) de 2021 da Comissão sobre a aplicação do Regulamento Controlo entre 2015 e 2019 continha algumas informações sobre o número de infrações detetadas em matéria de recuperação de artes de pesca perdidas. Das 93 infrações, 86 foram comunicadas por Espanha, enquanto França e Alemanha não comunicaram nenhuma.

66 Nos termos do novo [Regulamento \(UE\) 2023/2842](#) que altera o anterior Regulamento Controlo, os diários de bordo dos navios de pesca devem incluir informações sobre as artes de pesca e dados sobre as artes de pesca perdidas. Os Estados-Membros devem assim recolher, registar e fornecer informações sobre as artes de pesca perdidas à Comissão ou à Agência Europeia de Controlo das Pescas, mediante pedido. As novas disposições incluem a verificação do equipamento de recuperação das artes de pesca durante as inspeções e a codificação como infração grave da eliminação ilegal das artes de pesca no mar. Os Estados-Membros encontram-se atualmente na fase inicial de execução do novo regulamento.

67 Antes da revisão da Diretiva Meios Portuários de Receção, em 2019, os portos podiam cobrar aos pescadores a transferência para terra de artes de pesca abandonadas, perdidas ou descartadas que tivessem sido recuperadas. A referida revisão eliminou este desincentivo através da introdução de uma taxa indireta, independentemente da entrega de resíduos num meio portuário de receção.

² Artigo 48º do [Regulamento \(CE\) nº 1224/2009](#) que institui um regime comunitário de controlo a fim de assegurar o cumprimento das regras da Política Comum das Pescas.

68 A [Diretiva \(UE\) 2019/904](#) relativa à redução do impacto de determinados produtos de plástico no ambiente ("Diretiva Plásticos de Utilização Única") previa que os regimes de responsabilidade alargada do produtor entrassem em vigor até 31 de dezembro de 2024. No âmbito desta legislação, os produtores são agora financeiramente responsáveis pela recolha, transporte e tratamento de resíduos de artes de pesca que contenham plástico. Esta disposição contribuirá para cobrir os custos da gestão dos plásticos das artes de pesca depois de estas serem desembarcadas pelos pescadores.

69 O Tribunal constatou que os Estados-Membros visitados ainda não tinham aplicado por completo os regimes de responsabilidade alargada do produtor aplicáveis aos produtores de artes de pesca (ver [caixa 2](#)).

Caixa 2

Responsabilidade alargada aplicável aos produtores de artes de pesca

Na Alemanha, um [contrato público](#) entre autoridades públicas, produtores de artes de pesca de plástico, uma organização não governamental (ONG) e operadores de determinados portos criou, em 2021, um regime de responsabilidade alargada do produtor. A ONG recolhe artes de pesca em fim de vida nos portos participantes, assegura a sua eliminação adequada e não poluente e realiza atividades de sensibilização. Dos sete maiores portos de pesca da Alemanha, quatro são partes contratantes.

Em França, a associação [Coopération maritime](#) trabalha com os produtores de artes de pesca desde 2019 para aplicar um regime de responsabilidade alargada do produtor ao abrigo de um acordo voluntário. As autoridades francesas pretendem celebrar um acordo até 31 de dezembro de 2024. Caso contrário, tencionam fazer aplicar o regime de responsabilidade alargada do produtor por meios regulamentares.

70 A Diretiva Plásticos de Utilização Única exige também que cada Estado-Membro comunique à Comissão, para cada ano civil e no prazo de 18 meses a contar do final do ano de referência, dados sobre as artes de pesca que contêm plástico colocadas no mercado e os resíduos de artes de pesca recolhidos no mar nesse Estado-Membro. O primeiro período de comunicação de informações correspondeu ao ano civil de 2022. Os dados de mercado consolidados de 2022 que os Estados-Membros deveriam ter comunicado à Comissão até 30 de junho de 2024 apenas foram disponibilizados em novembro de 2024.

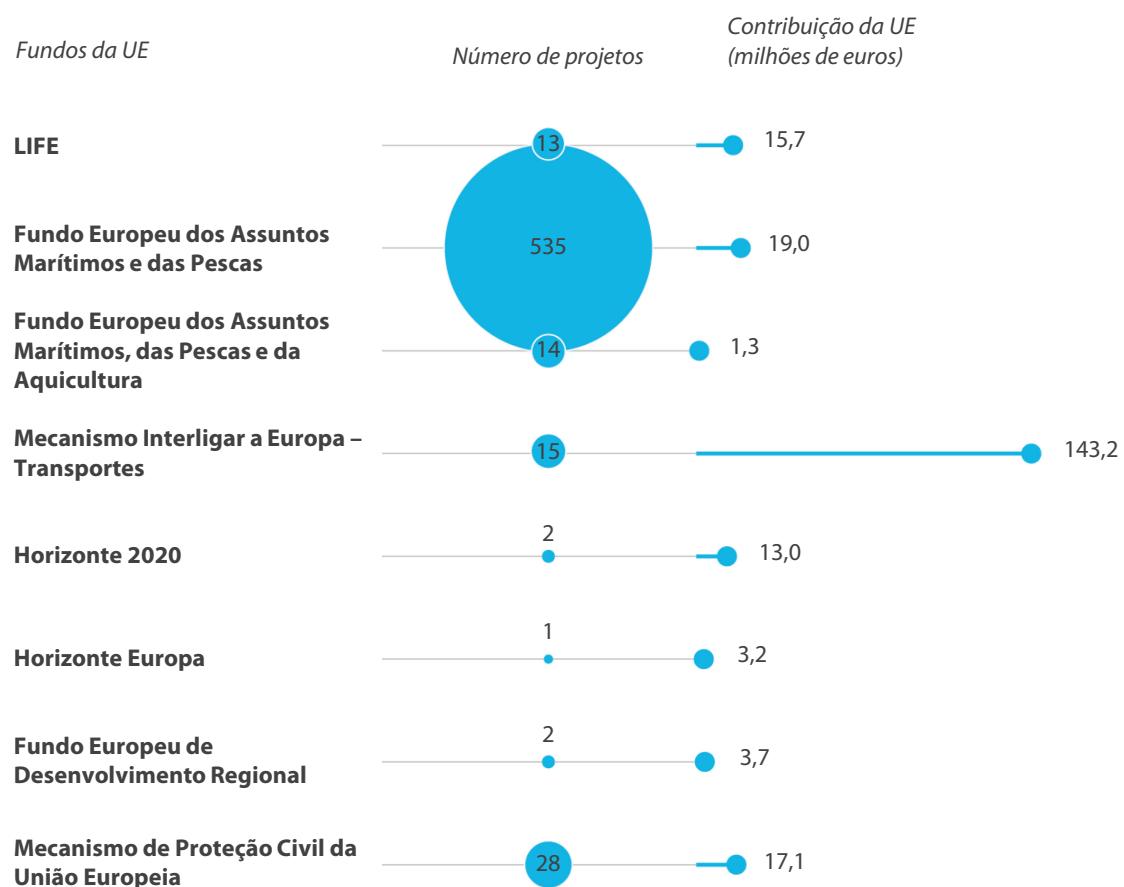
Fundos da UE apoiaram projetos pertinentes, mas enfrentaram dificuldades para ampliar os resultados

71 Vários instrumentos da UE podem ser utilizados para financiar projetos de combate à poluição por navios, tal como a seguir se enumera.

- O Programa LIFE, que é um instrumento de financiamento da UE que apoia projetos ambientais.
- O Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas, no período orçamental de 2014-2020, e o seu sucessor, o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura, no período orçamental de 2021-2027, que apoiam a execução da política comum das pescas e da política marítima integrada da União.
- O Mecanismo Interligar a Europa, que apoia três conjuntos de infraestruturas transeuropeias: energia, transportes e digital.
- O Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, que promove a cooperação e o desenvolvimento regionais nos diferentes Estados-Membros da UE e países vizinhos. Visa, por exemplo, a questão das redes de pesca como fonte de plástico no mar através de projetos do programa Interreg.
- Os programas Horizonte 2020, no período de 2014-2020, e Horizonte Europa, no período de 2021-2027, que apoiam a investigação sobre a redução da poluição marinha.
- O Mecanismo de Proteção Civil da União Europeia, que abrange igualmente o cofinanciamento de projetos de prevenção e de preparação, bem como de exercícios em grande escala, todos relacionados com a poluição marinha.

72 O Tribunal solicitou às direções-gerais da Comissão e às agências de execução competentes, bem como aos Estados-Membros visitados, uma lista dos projetos da UE de combate à poluição por navios nos mares da União entre 2014 e 2023. Com base nas informações recebidas, o financiamento da União para estes projetos ascendeu a mais de 216 milhões de euros entre 2014 e 2023, destinando-se principalmente à melhoria dos meios portuários de receção de resíduos, mas também à recuperação de redes de pesca e à investigação (ver [figura 15](#)). Todavia, estas informações estão incompletas, uma vez que o Tribunal detetou outros projetos pertinentes financiados pela UE não incluídos nos dados da Comissão. As autoridades francesas e alemãs também forneceram apenas dados parciais.

Figura 15 – Projetos da UE relacionados com o combate à poluição por navios nos mares da UE, 2014-2023



Fonte: TCE, com base em dados fornecidos pela Comissão Europeia e pela Agência de Execução Europeia do Clima, das Infraestruturas e do Ambiente (CINEA).

73 O Tribunal selecionou dois projetos da UE em cada um dos dois Estados-Membros visitados. Apesar de algumas realizações, estes projetos não demonstraram que reduziriam em grande escala a poluição por navios (ver [anexo VI](#)). Nem a Comissão nem a maioria dos Estados-Membros têm uma visão abrangente dos resultados alcançados pelos projetos financiados pela União em matéria de poluição por navios.

O quadro da UE para o acompanhamento da poluição por navios tem limitações

74 A Diretiva-Quadro Estratégia Marinha, de 2008, exigia que os Estados-Membros criassem estratégias e medidas coordenadas a nível regional para avaliar, gerir e reduzir o impacto no meio marinho causado pelas atividades humanas, designadamente pela poluição por navios. Os Estados-Membros estavam obrigados a instituir e aplicar programas de acompanhamento para avaliação do estado ambiental das suas águas marinhas e a comunicá-los à Comissão, para que se pudesse determinar se os programas eram adequados para alcançar ou manter um bom estado ambiental.

75 O Tribunal examinou se a Comissão e os Estados-Membros acompanharam eficazmente o estado ambiental dos mares da UE e comunicaram resultados comparáveis. Verificou se:

- os dados sobre a poluição por navios estavam disponíveis e completos;
- a Comissão estabeleceu critérios e normas metodológicas para avaliar o bom estado ambiental dos mares da UE e os Estados-Membros os utilizaram e garantiram, trabalhando entre si, que as metodologias de avaliação eram coerentes em toda a região ou sub-região marinha abrangida;
- os Estados-Membros comunicaram à Comissão a sua avaliação do bom estado ambiental ao nível da região ou sub-região marinha.

Existem poucas informações sobre a contaminação da água do mar e o lixo marinho provenientes dos navios

76 A Diretiva-Quadro Estratégia Marinha exige que os Estados-Membros determinem o alcance de um bom estado ambiental com base nos indicadores qualitativos, nomeadamente em relação aos contaminantes (descriptor 8) e ao lixo marinho (descriptor 10). Exige igualmente que os Estados-Membros reduzam a introdução de substâncias no meio marinho a partir de fontes específicas, como os navios.

77 O indicador relativo aos contaminantes abrange 45 substâncias contempladas na [Diretiva-Quadro da Água](#) e alguns contaminantes adicionais selecionados ao nível dos Estados-Membros, designadamente através da cooperação regional. No seu todo, abrange apenas uma pequena fração das 6 000 substâncias que representam mais de 99% da quantidade total de [produtos químicos](#) comercializados a nível mundial. Na opinião dos [cientistas](#), vale a pena acompanhar outros contaminantes.

78 A Comissão e as autoridades dos Estados-Membros visitados pelo Tribunal comunicaram que raramente é possível associar a percentagem de contaminantes acompanhados às fontes, uma vez que, na maioria das substâncias, muitos fatores contribuem para a poluição (indústria, consumidores, plataformas petrolíferas, anteriores locais de despejo, navios, etc.).

79 A quantidade de lixo marinho proveniente dos navios é em geral desconhecida. A [AEA](#) estima que 80% do lixo marinho provenha da terra e 20% do mar. No seu relatório ambiental sobre o transporte marítimo europeu relativo a 2025, a AEA e a EMSA quantificaram a percentagem de lixo encontrado nas praias da UE proveniente de atividades marítimas em 16%, do qual 11,2% seria proveniente das pescas e maricultura e 1,8% do transporte marítimo. Não existem informações tão completas sobre os fundos marinhos ou o lixo marinho flutuante.

80 As informações disponíveis sobre o lixo marinho e os contaminantes estão muitas vezes incompletas ou desatualizadas. A [figura 1](#) e a [figura 2](#), que mostram o estado geral dos mares da UE em relação à poluição, revelam lacunas na recolha de dados em muitas zonas. Os Estados-Membros estavam obrigados a elaborar um novo conjunto de dados para o período de seis anos entre 2016 e 2021, que devia estar disponível em outubro de 2024. Até dezembro de 2024, cinco Estados-Membros tinham comunicado os seus conjuntos de dados.

Metodologias e limiares não comparáveis e incompletos prejudicam o acompanhamento e a comunicação de informações

81 Uma [decisão da Comissão](#) de 2017 relativa ao bom estado ambiental veio substituir uma [decisão de 2010](#) com o objetivo de estabelecer critérios e normas metodológicas mais claros, simples, concisos, coerentes e comparáveis para avaliação do bom estado ambiental dos mares da UE. No entanto, cada Estado-Membro interpreta a decisão à sua maneira, o que conduz a metodologias divergentes e lacunas de conhecimentos.

82 As avaliações dos contaminantes baseiam-se nas concentrações e nos efeitos poluentes que têm. Em 2019, a [AEA](#) comunicou que os Estados-Membros continuavam a utilizar limiares diferentes para avaliar a concentração de contaminantes.

83 Não existem dados coerentes sobre as quantidades anuais de hidrocarbonetos derramados por navios nos mares da UE (ver ponto [43](#)). Nem a Diretiva-Quadro Estratégia Marinha nem qualquer documento da Comissão definem os níveis a partir dos quais um evento de poluição grave é considerado "significativo". Em 2019, após ter analisado as informações comunicadas pelos Estados-Membros sobre contaminantes, o [Centro Comum de Investigação](#) (JRC) salientou a necessidade de um entendimento comum sobre os limiares mínimos para comunicação de derrames de hidrocarbonetos ao abrigo desta diretiva. A Comissão de Helsínquia tem um [indicador de derrames de hidrocarbonetos](#) e um [mapa dos acidentes com navios](#) que causam poluição no mar Báltico.

84 No que diz respeito às substâncias químicas, o tributilestanho (TBT) e a cibutrina são dois compostos que foram claramente associados aos navios como fontes de contaminação da água do mar. Porém, no ciclo de apresentação de relatórios da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha que terminou em 2018, os Estados-Membros utilizaram diferentes formas de acompanhamento destes dois compostos (ver [caixa 3](#)).

Caixa 3

Relatórios de 2018 dos Estados-Membros sobre certos contaminantes no âmbito da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha

O TBT foi utilizado em tintas anti-incrustantes para navios até 2008, altura em que um regulamento da UE e a [Convenção Internacional relativa ao Controlo dos Sistemas Anti-Incrustantes Nocivos nos Navios](#) (Convenção AFS) instituíram a obrigação de todos os navios que visitam os portos da UE estarem isentos desta substância. A cibutrina é proibida nos sistemas anti-incrustantes desde 1 de janeiro de 2023. O [JRC](#) detetou numerosas discrepâncias no TBT e na cibutrina analisados pelos Estados-Membros nos seus relatórios de 2018 no âmbito da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha: 10 Estados-Membros fizeram análises para detetar o TBT e quatro para detetar a cibutrina na água do mar, ao passo que os outros Estados-Membros costeiros não recolheram estes dados no âmbito do seu acompanhamento ao abrigo da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha. Foi aplicado um limiar comum para o TBT entre os Estados-Membros que fizeram as análises, mas as autoridades nacionais utilizaram limiares diferentes para a cibutrina.

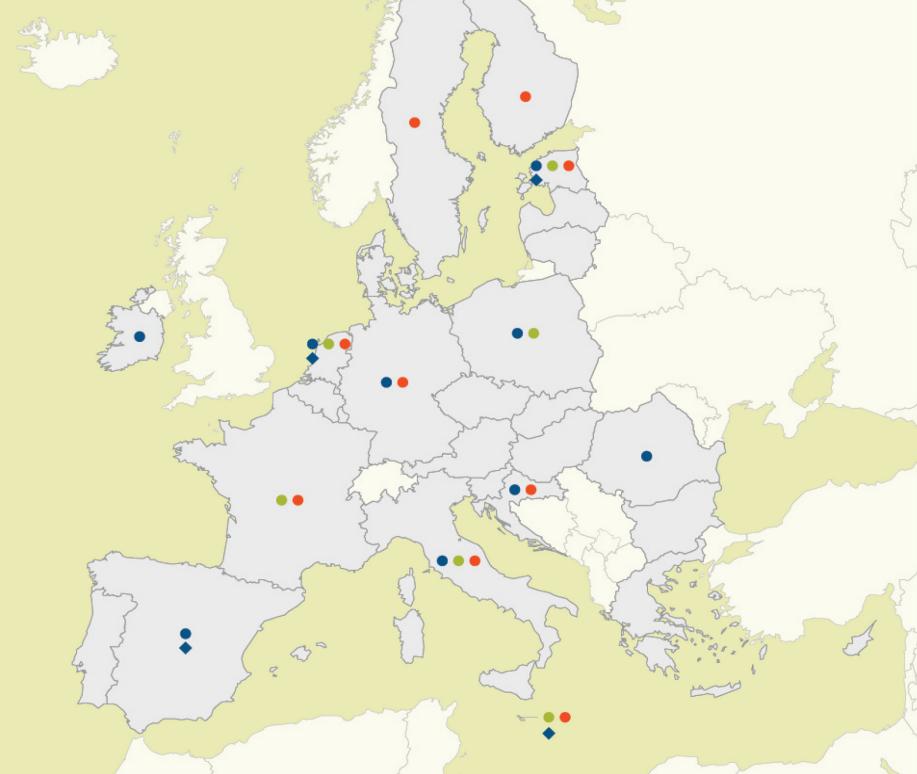
Tributilestanho

- Água
- Biota
- Sedimentos



Cibutrina

- ◆ Água
- ◆ Biota
- ◆ Sedimentos



© Tornero, V., Hanke, G., e MSFD Expert Network on Contaminants, 2019, *Marine chemical contaminants – support to the harmonization of MSFD D8 methodological standards*.

85 No que diz respeito ao lixo marinho, os [Estados-Membros da UE](#) e as convenções marinhas regionais [OSPAR](#) e [HELCOM](#) utilizam agora limiares semelhantes para o acompanhamento do lixo nas praias (ver [anexo IV](#)). É atribuída uma classificação de "bom" estado quando há menos de 20 unidades de lixo por cada 100 metros de praia. Todavia, ainda não existe um limiar harmonizado para o lixo marinho no fundo do mar, ao passo que os macro-resíduos flutuantes estão a ser acompanhados através de diferentes métodos.

86 Os períodos de acompanhamento do lixo no mar no âmbito da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha diferem segundo a região marinha. A Convenção OSPAR avaliou a situação do [lixo nas praias](#) no Atlântico Nordeste entre 2018 e 2020 e as tendências atuais entre 2015 e 2020. A Comissão de Helsínquia analisou a situação do [lixo nas praias](#) no período entre 2016 e 2021. A Comissão criou um grupo técnico sobre lixo marinho, que em 2023 atualizou as [orientações sobre o acompanhamento do lixo marinho nos mares europeus](#), a fim de aumentar a harmonização do acompanhamento ao abrigo da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha em todos os Estados-Membros.

Lacunas e inadequações nos instrumentos de comunicação de informações

87 Os Estados-Membros recolhem dados relativos ao estado ambiental dos seus mares. Partilham com a Comissão as suas avaliações gerais sobre o bom estado ambiental ter ou não sido alcançado. A Comissão facilita debates entre os peritos nacionais, mas não verifica os dados subjacentes e a metodologia utilizada pelas autoridades dos Estados-Membros.

88 A Diretiva-Quadro Estratégia Marinha prevê a comunicação de informações pormenorizadas sobre a obtenção de um bom estado ambiental. O [JRC](#) publicou algumas informações a este nível na sua análise dos relatórios de 2018 dos Estados-Membros, mas não apresentou conclusões gerais sobre um Estado-Membro ter ou não alcançado um bom estado ambiental no que se refere aos contaminantes e ao lixo marinho. À data da auditoria, os dados dos relatórios subsequentes (de 2024) não estavam disponíveis.

89 Para a comunicação de informações à AEA no âmbito da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha, os Estados-Membros têm de utilizar a [Reportnet](#), uma plataforma eletrónica de comunicação de dados ambientais e climáticos. As informações respeitantes a esta diretiva podem ser consultadas no [Repositório Central de Dados da Eionet](#), que faz parte da plataforma Reportnet.

90 Além disso, duas ferramentas da UE fornecem informações disponíveis ao público sobre a poluição marinha.

- O Sistema Europeu de Informação sobre a Água do Mar ([WISE-Marine](#)), gerido pela AEA, é um portal de partilha de informações sobre o ambiente marinho a nível europeu. O WISE-Marine apresenta dados comunicados pelos Estados-Membros na Reportnet no âmbito da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha, bem como dados de outras fontes.
- A Rede Europeia de Observação e de Dados do Meio Marinho ([EMODnet](#)), financiada e gerida pela Comissão, é uma fonte de dados e metadados sobre o meio marinho e de produtos de dados conexos.

91 O Tribunal constatou que algumas das informações apresentadas no [painel do WISE-Marine](#) sobre a obtenção ou não de um bom estado ambiental nem sempre correspondiam a determinadas avaliações científicas efetuadas por organismos nacionais ou pelo [JRC](#). Esta circunstância ocorreu, por exemplo, no caso da Bélgica e de França no que diz respeito ao lixo marinho.

92 A EMODnet apresenta dados sobre o lixo nas praias provenientes das informações comunicadas no âmbito da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha e de outras fontes; dados sobre o lixo marinho no fundo do mar provenientes de atividades envolvendo redes de arrasto para recolha de lixo; e dados sobre o microlixo, mas com uma cobertura reduzida. As partes interessadas, como as autoridades dos Estados-Membros, podem introduzir voluntariamente dados sobre o meio marinho nesta rede. O carácter não obrigatório da comunicação de informações na EMODnet conduz a lacunas nos dados apresentados pela Rede. O [relatório sobre a execução da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha](#) e uma [avaliação de 2023 da Comissão](#) salientaram que não havia um intercâmbio sistemático de dados entre a EMODnet e a WISE-Marine e recomendaram que as informações constantes das duas bases de dados fossem mais bem alinhadas e organizadas.

Conclusões e recomendações

93 Globalmente, o Tribunal constata que as normas da UE sobre a poluição causada por navios estão a melhorar, mas que há insuficiências na execução e garantia de aplicação destas normas e a escassez dos dados não permite medir os resultados.

94 A legislação da UE incorpora normas internacionais, o que contribui para a correta aplicação destas independentemente de os Estados-Membros serem ou não partes signatárias das convenções da OMI. A Comissão está a tomar medidas para colmatar as lacunas relativas aos riscos de poluição remanescentes, a saber, provenientes do desmantelamento e reciclagem de navios, da perda de contentores no mar, dos naufrágios, das munições submersas e dos sistemas de tratamento de efluentes gasosos (ver pontos [19](#) a [40](#)).

95 O Tribunal constatou que a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) dotou os Estados-Membros de ferramentas úteis para combaterem a poluição por navios, mas que estes não exploraram plenamente o potencial das mesmas. O CleanSeaNet utiliza tecnologia de satélite avançada para detetar eventuais derrames de hidrocarbonetos, mas carece de capacidades semelhantes para outros poluentes. Os Estados-Membros verificaram menos de metade dos alertas do CleanSeaNet desencadeados pelas imagens de satélite e, muitas vezes, não confirmaram a ocorrência de poluição através de verificações no local (ver pontos [43](#) a [51](#)).

Recomendação 1 – Melhorar o funcionamento e a eficácia das ferramentas de alerta da EMSA sobre casos de poluição

A Comissão deve, com o apoio da EMSA:

- a) fornecer orientações aos Estados-Membros sobre as medidas a tomar e as obrigações de comunicação de informações relacionadas com os alertas do CleanSeaNet;
- b) desenvolver a tecnologia e a metodologia para alertas sobre outros poluentes além dos hidrocarbonetos;
- c) avaliar a fiabilidade dos alertas da EMSA sobre casos de poluição e a eficácia das ações dos Estados-Membros em resposta aos alertas.

Prazo de execução: 2027

96 Continuam a existir lacunas na execução e garantia de aplicação das normas da UE em matéria de controlo e prevenção da poluição por navios. As visitas da EMSA aos Estados-Membros entre 2012 e 2022 centraram-se na Diretiva relativa à inspeção pelo Estado do porto. Muitos Estados-Membros ainda não cumpriram as suas metas para as inspeções ao abrigo da Diretiva Meios Portuários de Receção e alguns não atingiram o nível anual de inspeções com que se comprometeram ao abrigo da Diretiva relativa à inspeção pelo Estado do porto. A definição e a imposição das sanções variavam consoante os Estados-Membros (ver pontos [52](#) a [63](#)).

Recomendação 2 – Reforçar o acompanhamento dos controlos obrigatórios dos Estados-Membros ao abrigo das diretivas da UE

A Comissão deve, com o apoio da EMSA, melhorar a forma como os Estados-Membros comunicam informações sobre o cumprimento dos requisitos previstos nas diretivas da UE em matéria de realização de controlos e imposição de sanções, através, por exemplo, da definição de indicadores e de prazos e formatos para a comunicação de informações.

Prazo de execução: 2028

97 Nem a Comissão nem os Estados-Membros visitados pelo Tribunal conseguiram assinalar todos os fundos da UE que estão a ser usados para combater a poluição da água do mar na UE. Não dispunham de uma visão geral dos resultados alcançados e da forma como poderiam ser utilizados em maior escala (pontos [71](#) a [73](#)).

Recomendação 3 – Fazer o seguimento das questões ligadas à ampliação dos resultados dos projetos financiados pela UE

A Comissão, juntamente com os Estados-Membros, deve fazer o seguimento das questões ligadas à ampliação dos resultados dos projetos financiados pela UE para o combate à poluição por navios.

Prazo de execução: 2026

98 A auditoria do Tribunal revelou que o quadro da UE para o controlo da poluição por navios tem limitações. Os indicadores do meio marinho definidos ao nível da União (ou seja, os descritores no âmbito da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha) poderiam ser utilizados para verificar a poluição por navios, mas raramente conseguem associar a contaminação e o lixo marinhos às suas origens. Além disso, os limiares e as metodologias de acompanhamento não estão plenamente harmonizados entre os Estados-Membros, o que resulta em diferenças no acompanhamento e na comunicação dos resultados. O Tribunal detetou igualmente lacunas e inadequações nas plataformas de comunicação de dados sobre a qualidade da água do mar, o que reduz a fiabilidade destes últimos (ver pontos [76](#) a [92](#)).

Recomendação 4 – Melhorar a comunicação de informações e o acompanhamento do estado ambiental das águas marinhas

A Comissão deve aumentar a harmonização do acompanhamento e da comunicação de informações sobre contaminantes e lixo marinho, tanto entre os Estados-Membros como destes à própria Comissão. Esta ação implica a obtenção de acesso a dados subjacentes comparáveis para medir melhor a evolução do estado do meio marinho.

Prazo de execução: 2027

O presente relatório foi adotado pela Câmara I, presidida por Joëlle Elvinger, Membro do Tribunal de Contas, no Luxemburgo, na sua reunião de 15 de janeiro de 2025.

Pelo Tribunal de Contas

Tony Murphy
Presidente

Anexos

Anexo I – Relatórios do TCE sobre a poluição com origem na terra

Relatório Especial 02/2025, *Poluição urbana na UE – Ar é mais puro, mas ainda há demasiado ruído*

Documento de análise 02/2023, *Ações da UE para combater o aumento dos resíduos perigosos*

Relatório Especial 12/2021, *Princípio do poluidor-pagador: aplicação incoerente nas políticas e ações ambientais da UE*

Documento de análise 04/2021, *Intervenção da UE e desafios existentes em matéria de resíduos eletrónicos*

Relatório Especial 05/2020, *Utilização sustentável de produtos fitofarmacêuticos: poucos progressos na medição e redução dos riscos*

Documento de análise 04/2020, *Intervenção da UE para dar resposta ao problema dos resíduos de plástico*

Anexo II – Principal legislação internacional em matéria de poluição por navios

- o A [Convenção de Londres](#) de 1972 incide sobre a prevenção da poluição marinha proveniente da descarga de resíduos e de outros poluentes no mar. Foi complementada pelo [Protocolo de Londres](#), de 1996.
- o A [Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios](#) (Convenção MARPOL) de 1973 e o seu [Protocolo](#) de 1978 estabelecem regras e normas para controlar a poluição proveniente de várias fontes, incluindo hidrocarbonetos, produtos químicos, águas residuais, lixo e emissões atmosféricas.
- o A [Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar](#) (SOLAS) de 1974 trata da segurança dos navios mercantes, especificando normas mínimas para a construção, o equipamento e a exploração destas embarcações.
- o A [Convenção Internacional relativa ao Controlo dos Sistemas Anti-Incrustantes Nocivos nos Navios](#) (Convenção AFS) de 2001 proíbe a utilização de compostos organoestânicos perigosos em tintas anti-incrustantes usadas em navios.
- o A [Convenção de Nairóbi](#) de 2007 estabelece regras para a remoção de destroços suscetíveis de prejudicarem o meio marinho.
- o A [Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ecológica dos Navios](#) de 2009 incide sobre a exploração de estaleiros de reciclagem de navios de forma segura e ambientalmente correta.

Anexo III – Principal legislação da UE em matéria de poluição por navios

- o A [Diretiva 2005/35/CE](#), relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infração, tem por objetivo incorporar no direito da UE normas internacionais em matéria de poluição proveniente de navios e garantir que os responsáveis pelas descargas de substâncias poluentes sejam sujeitos a sanções adequadas, incluindo de natureza penal. Desde 2024, as sanções penais por poluição proveniente de navios recaem sob a alçada da [Diretiva \(UE\) 2024/1203](#) relativa à proteção do ambiente através do direito penal.
- o A [Diretiva 2008/56/CE](#) estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política para o meio marinho.
- o A [Diretiva 2009/16/CE](#), relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, fixa critérios comuns para tal inspeção e define procedimentos harmonizados em matéria de inspeção e detenção de navios.
- o A [Diretiva 2009/18/CE](#), relativa aos acidentes marítimos, estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo.
- o A [Diretiva 2009/21/CE](#), relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira, visa prevenir a poluição por navios que arvorem pavilhão de um Estado-Membro.
- o A [Diretiva \(UE\) 2019/883](#), relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, exige que os Estados-Membros criem tais meios para diferentes tipos de resíduos gerados pelos navios, incluindo resíduos de hidrocarbonetos, lixo, águas residuais e resíduos da carga.
- o A [Diretiva \(UE\) 2019/904](#) diz respeito à redução do impacto de determinados produtos de plástico no ambiente
- o O [Regulamento \(CE\) nº 1406/2002](#) institui a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) para garantir um nível elevado, uniforme e eficaz de segurança marítima e prevenir a poluição por navios na UE.

- o O [Regulamento \(CE\) nº 782/2003](#), relativo à proibição dos compostos organoestânicos nos navios, visa reduzir ou eliminar os efeitos nocivos, para o meio marinho e a saúde humana, dos compostos organoestânicos usados como biocidas ativos nos sistemas anti-incrustantes empregados nos navios.
- o O [Regulamento \(UE\) nº 1257/2013](#), relativo à reciclagem de navios, tem por objetivo assegurar que os resíduos perigosos provenientes desta reciclagem sejam sujeitos a uma gestão ambientalmente correta.

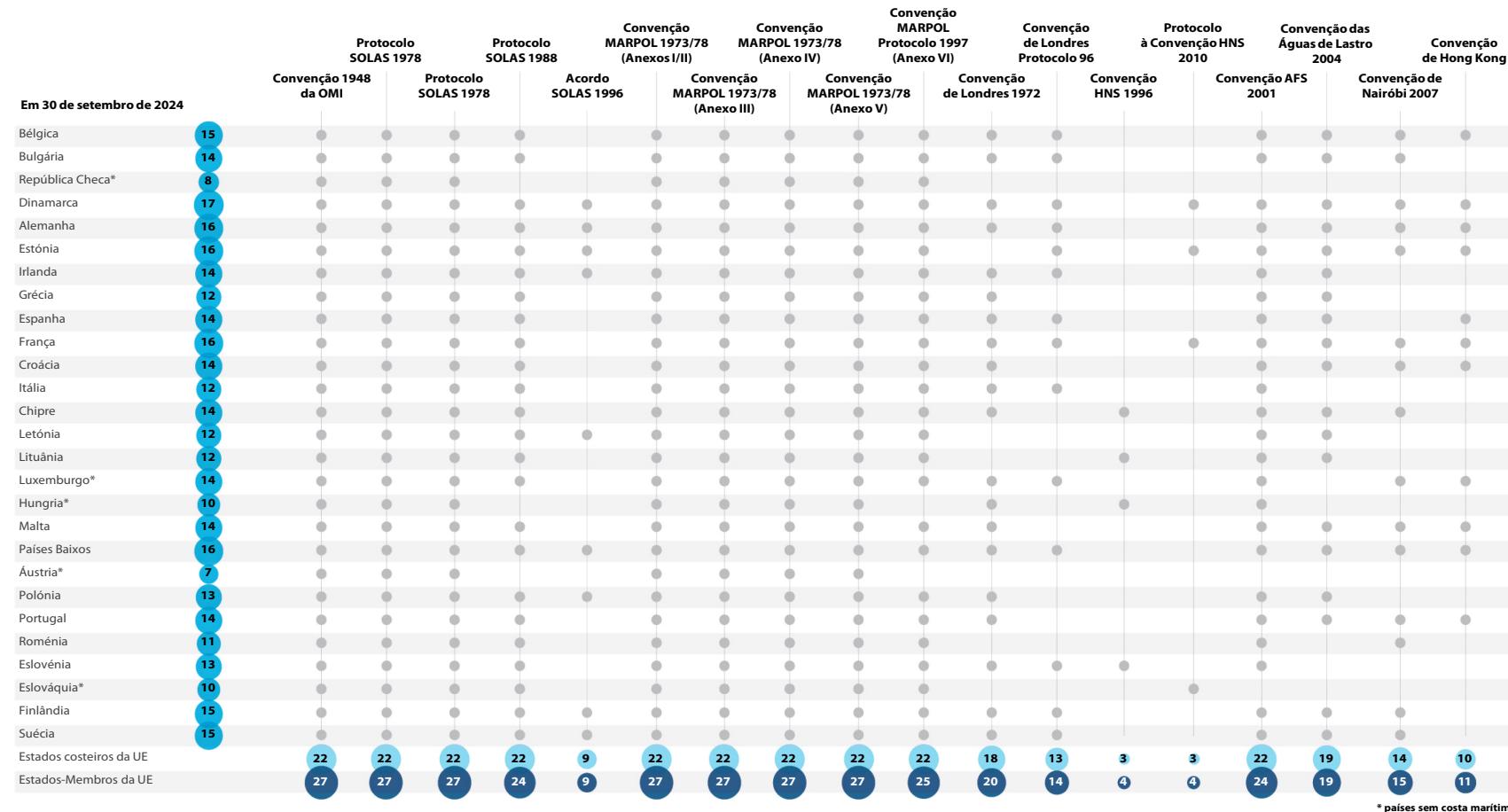
Anexo IV – Mecanismos de cooperação multilateral

Estados-Membros da UE	Acordo de Bona Mar do Norte	Acordo de Copenhaga Países nórdicos	Acordo de Lisboa Atlântico Nordeste	Memorando de Acordo de Paris
	Convenção de Barcelona Mar Mediterrâneo	Convenção de Bucareste Mar Negro	Comissão de Helsínquia Mar Báltico	Convenção OSPAR Atlântico Nordeste
Bélgica	●		●	●
Bulgária		●		●
Dinamarca	●	●	●	●
Alemanha	●		●	●
Estónia			●	●
Irlanda	●		●	●
Grécia	●			●
Espanha	●	●	●	●
França	●	●	●	●
Croácia	●			●
Itália	●			●
Chipre	●			●
Letónia			●	●
Lituânia			●	●
Luxemburgo			●	
Malta	●			●
Países Baixos		●	●	●
Polónia			●	●
Portugal			●	●
Roménia		●		●
Eslóvénia	●			●
Finlândia			●	●
Suécia	●		●	●
UE	●	●	●	●
Albânia	●			
Argélia	●			
Bósnia-Herzegovina	●			
Canadá				●
Egito	●			
Geórgia		●		
Islândia			●	●
Israel	●			
Líbano	●			
Líbia	●			
Mónaco	●			
Montenegro	●			●
Marrocos	●			
Noruega		●	●	●
Rússia		●	●	
Suíça				●
Síria	●			
Tunísia	●			
Turquia	●	●		
Ucrânia		●		
Reino Unido		●		●

* Decisão (UE) 2020/722 do Conselho (JO L 171, 2.6.2020, pp. 4-5).

Fonte: TCE.

Anexo V – Ratificação pelos Estados-Membros da UE das convenções e protocolos mais relevantes da OMI em matéria de poluição por navios, com totais



Fonte: TCE.

Anexo VI – Projetos selecionados nos Estados-Membros visitados pelo Tribunal

Objetivos	Realizações
<p>Projeto INdIGO, Interreg, França-Inglaterra, 2,9 milhões de euros</p>	
<p>Reducir a poluição marinha causada por plásticos originada pelas atividades da pesca e da aquicultura, mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ o desenvolvimento das primeiras artes de pesca biodegradáveis nos mares da UE ○ a sinalização das artes de pesca já perdidas e a melhoria da reciclagem das artes de pesca em fim de vida 	<p>O financiamento da UE permitiu o desenvolvimento de um protótipo de rede biodegradável para mexilhão. A falta de setores estruturados dedicados à recolha e reciclagem de artes de pesca, bem como de uma base industrial com conhecimentos especializados na tecelagem de redes impediram a produção à escala industrial.</p>
<p>Projeto FIRENOR, França, FEAMP, 57 000 euros</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ○ Estudo da viabilidade técnica e económica de um setor da reciclagem de artes de pesca usadas na Normandia ○ Disponibilização de indicadores-chave para estabelecer regimes de responsabilidade alargada do produtor para as artes de pesca a nível nacional 	<p>O FIRENOR recolheu 26 toneladas de resíduos de artes de pesca em três portos-piloto na Normandia. Quando o projeto terminou, um dos portos deixou de recolher estes resíduos, outro continuou a recolhê-los e o terceiro continua a recolher apenas redes de malha fina, o que já fazia antes do FIRENOR.</p>
<p>Projeto HiSea: oito parceiros, de oito países; Horizonte 2020; custo total: 2,4 milhões de euros; contribuição da UE: 1,9 milhões de euros</p>	
<p>Criação de novos serviços a jusante baseados no Copernicus integrando o acompanhamento marinho e terrestre do programa (incluindo os alertas de poluição), bem como serviços relacionados com as alterações climáticas, dados de acompanhamento a nível local e modelização avançada num serviço integrado com valor acrescentado para os potenciais utilizadores de dados do Copernicus</p>	<p>O projeto conduziu à criação de uma plataforma ainda ativa e utilizada por portos (em Portugal e no Brasil). É igualmente utilizado para projetos UNITED e ULTFARMS (cofinanciados pelo Horizonte Europa).</p>

Objetivos	Realizações
<p>Projeto SeaClear: oito parceiros, de cinco países; Horizonte 2020; custo total/contribuição da UE: 5,0 milhões de euros</p> <p>Desenvolvimento de robôs autónomos para recolher pequenas quantidades de detritos subaquáticos, utilizando novos sistemas de cartografia, classificação e recolha. O projeto centrou-se principalmente na criação de uma equipa mista de embarcações submarinas, embarcações de superfície e aeronaves não tripuladas para detetar e recolher resíduos do fundo marinho.</p>	<p>O projeto ainda estava em curso à data da visita do Tribunal, pelo que as informações finais sobre o mesmo não estavam disponíveis e a demonstração final só se previa para pouco antes do fim de 2023. O promotor do SeaClear constatou que existiam dificuldades, nomeadamente no que diz respeito: às interfaces; ao reconhecimento das imagens (qualidade dos sensores, natureza refletora da superfície da água); aos dados e cabos elétricos (por exemplo, suscetibilidade ao vento e às correntes); à localização de resíduos; à autonomia dos dispositivos; e a áreas operacionais heterogéneas.</p>

Siglas, acrónimos e abreviaturas

AEA: Agência Europeia do Ambiente

Comissão de Helsínquia: Comissão para a proteção do meio marinho do mar Báltico

Convenção MARPOL: Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios

Convenção OSPAR: Convenção para a Proteção do Meio Marinho do Atlântico Nordeste

Diretiva IEP: diretiva relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto

Diretiva MPR: diretiva relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios

Diretiva PPN: diretiva relativa à poluição por navios e à introdução de sanções, incluindo sanções penais, por crimes de poluição

EMSA: Agência Europeia da Segurança Marítima

JRC: Centro Comum de Investigação

OMI: Organização Marítima Internacional

Programa LIFE: Programa para o Ambiente e a Ação Climática

TBT: tributilestanho

Respostas da Comissão

<https://www.eca.europa.eu/pt/publications/sr-2025-06>

Cronologia

<https://www.eca.europa.eu/pt/publications/sr-2025-06>

Equipa de auditoria

Os relatórios especiais do TCE apresentam os resultados das suas auditorias às políticas e programas da UE ou a temas relacionados com a gestão de domínios orçamentais específicos. O TCE seleciona e concebe estas tarefas de auditoria de forma a obter o máximo impacto, tendo em consideração os riscos relativos ao desempenho ou à conformidade, o nível de receita ou de despesa envolvido, a evolução futura e o interesse político e público.

A presente auditoria de resultados foi realizada pela Câmara de Auditoria I – Utilização sustentável dos recursos naturais, presidida pelo Membro do TCE Joëlle Elvinger. A auditoria foi efetuada sob a responsabilidade de Nikolaos Milionis, Membro do TCE, com a colaboração de Kristian Sniter, chefe de gabinete, e Katarzyna Radecka-Moroz, assessora de gabinete; Emmanuel Rauch, responsável principal; Jan Huth, responsável de tarefa; e Monika Dedičová, auditora. Stamatis Kalogirou e Viktor Popov prestaram apoio na análise de dados. Jennifer Schofield e Laura McMillan prestaram assistência linguística.



Da esquerda para a direita: Viktor Popov, Kristian Sniter, Emmanuel Rauch, Nikolaos Milionis, Monika Dedičová e Jan Huth.

DIREITOS DE AUTOR

© União Europeia, 2025

A política de reutilização do Tribunal de Contas Europeu (TCE) encontra-se estabelecida na [Decisão nº 6-2019 do Tribunal de Contas Europeu](#) relativa à política de dados abertos e à reutilização de documentos.

Salvo indicação em contrário (por exemplo, em declarações de direitos de autor individuais), o conteúdo do TCE que é propriedade da UE está coberto pela licença [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Por conseguinte, regra geral, é autorizada a reutilização desde que sejam indicados os créditos adequados e as eventuais alterações. Esta reutilização do conteúdo do TCE não pode distorcer o significado ou a mensagem originais. O TCE não é responsável por quaisquer consequências da reutilização.

É necessário obter uma autorização adicional se um conteúdo específico representar pessoas singulares identificáveis, por exemplo, imagens do pessoal do TCE, ou incluir obras de terceiros.

Se for obtida uma autorização, esta anula e substitui a autorização geral acima referida e deve indicar claramente quaisquer restrições aplicáveis à sua utilização.

Para utilizar ou reproduzir conteúdos que não sejam propriedade da UE, pode ser necessário pedir autorização diretamente aos titulares dos direitos de autor.

Figura 1 – © AEA, "Contamination of Europe's seas", publicação em 2019 com base principalmente em dados de 2008 a 2017, mas também em dados mais antigos (página acedida em 21 de novembro de 2024; mapa alterado pelo TCE).

Figura 2 – © AEA, "Assessment of marine litter in all four regional seas, 2010-2021", publicação em 2023 (página acedida em 21 de novembro de 2024; mapa alterado pelo TCE).

Figura 3 – Ícones representando contentores, forma do navio: © Adobe Stock: Flash Vector; photoplotnikov; ONYXpri.

Figura 8 – © HELCOM Map and data service. Conjunto de dados sobre os destroços perigosos no mar Báltico ("Hazardous wrecks in the Baltic Sea"); última atualização em 22 de junho de 2023.

Figura 9 – © OSPAR Data and Information Management System (conjunto de dados sobre a descoberta de munições na zona marinha abrangida pela Convenção OSPAR entre 1999 e 2021 – "OSPAR Encounters with Munitions 1999-2021") e © HELCOM Map and data service (conjunto de dados sobre os locais de despejo de armas químicas no mar Báltico – "Chemical weapons dumpsites in the Baltic Sea" e mapa do Baltic Ordnance Safety Board que assinala o risco de contactos com minas marítimas da Primeira e da Segunda Guerra Mundiais que ficaram no fundo do mar).

Figura 11 – © EMSA (2023), serviços do sistema de aeronaves remotamente pilotadas prestados às autoridades francesas (imagem acrescentada pelo TCE no canto inferior direito.)

Figura 12 – © EMSA, serviços operacionais previstos para o final de 2024.

Caixa 3 – © Tornero, V., Hanke, G., e MSFD Expert Network on Contaminants, 2019, *Marine chemical contaminants – support to the harmonization of MSFD D8 methodological standards*.

O software ou os documentos abrangidos por direitos de propriedade industrial, nomeadamente patentes, marcas, desenhos e modelos registados, logótipos e nomes, estão excluídos da política de reutilização do TCE.

O conjunto de sítios Web institucionais da União Europeia, no domínio europa.eu, disponibiliza ligações a sítios de terceiros. Uma vez que o TCE não controla esses sítios, recomenda que se consultem as respetivas políticas em matéria de proteção da privacidade e direitos de autor.

Utilização do logótipo do TCE

O logótipo do TCE não pode ser utilizado sem o seu consentimento prévio.

HTML	ISBN 978-92-849-4589-4	ISSN 1977-5822	doi:10.2865/8942895	QJ-01-25-013-PT-Q
PDF	ISBN 978-92-849-4590-0	ISSN 1977-5822	doi:10.2865/4637112	QJ-01-25-013-PT-N

COMO CITAR ESTE DOCUMENTO

Tribunal de Contas Europeu, [Relatório Especial 06/2025, Combate à poluição marinha por navios: medidas da UE ainda navegam por águas revoltas](#), Serviço das Publicações da União Europeia, 2025.

A ambição da UE é reduzir a zero a poluição nas águas até 2030. Neste contexto, o Tribunal avaliou as ações da União para combater a poluição da água do mar proveniente de navios. Globalmente, as normas da UE registam melhorias, mas há lacunas na execução e os dados são insuficientes para medir os resultados.

A Agência Europeia da Segurança Marítima criou ferramentas úteis, mas os Estados-Membros não as exploraram plenamente e, muitas vezes, não cumpriram as metas obrigatórias para as inspeções de navios. Não havia uma visão geral dos resultados alcançados pelos projetos financiados pela UE nem das opções para a sua ampliação. Por último, o acompanhamento da poluição por navios não era adequado.

As recomendações do Tribunal visam aumentar a eficácia das ferramentas de alerta sobre casos de poluição, reforçar o acompanhamento das metas de inspeção de navios, aumentar o impacto do financiamento da UE e melhorar a medição da poluição das águas marinhas.

Relatório Especial do TCE apresentado nos termos do artigo 287º, nº 4, segundo parágrafo, do TFUE.



TRIBUNAL
DE CONTAS
EUROPEU



Serviço das Publicações
da União Europeia

TRIBUNAL DE CONTAS EUROPEU
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Informações: eca.europa.eu/pt/contact
Sítio Internet: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors