



FACTOS E NÚMEROS
RELATÓRIO EUROPEU SOBRE
SEGURANÇA MARÍTIMA 2025

AGÊNCIA EUROPEIA DA SEGURANÇA MARÍTIMA



European Maritime Safety Agency

Agência Europeia da Segurança Marítima

Praça de Europa 4,
1249-206 Lisboa,
PORTUGAL

Tel.: +351 211 209 200

Internet: ems.a.europa.eu

Pedidos de informação: ems.a.europa.eu/contact

Advertência jurídica:

Nem a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) nem qualquer terceiro que atue em nome da agência é responsável pela utilização que possa ser feita da informação contida no presente relatório.

Declaração de direitos de autor:

O conteúdo do presente relatório pode ser reproduzido, adaptado e/ou distribuído, total ou parcialmente, independentemente dos meios e/ou formatos utilizados, desde que a EMSA seja reconhecida como a fonte original do material. Esta menção deve ser incluída em cada cópia do material. Podem ser feitas citações a partir deste material sem autorização prévia, desde que a fonte seja citada. As autorizações acima mencionadas não se aplicam a elementos do presente relatório em que os direitos de autor pertencem a terceiros. Nesses casos, a autorização de reprodução deve ser obtida junto do titular dos direitos de autor.

Este relatório e quaisquer materiais associados estão disponíveis online em ems.a.europa.eu.

© Agência Europeia da Segurança Marítima, 2025

Estão disponíveis mais informações sobre a União Europeia em
https://european-union.europa.eu/index_pt.

Luxemburgo: Serviço das Publicações da União Europeia, 2025

ISSN: 2443-6224

ISBN: 978-92-95229-39-6

doi: 10.2808/6160404

Número de catálogo: TN-01-25-001-PT-N

Fotografia da capa: Wojciech Wrzesień/Adobe Stock



Serviço das Publicações
da União Europeia

Introdução

A segunda edição do *Relatório Europeu sobre Segurança Marítima* (EMSAFE), totalmente revista e atualizada, centra-se em questões atuais que afetam a navegação e a segurança na União Europeia (UE). Globalmente, o EMSAFE pretende contribuir para uma melhor compreensão dos desafios e oportunidades em matéria de segurança que se colocam ao setor marítimo, reunindo um conjunto de dados técnicos essenciais, provenientes das bases de dados da própria EMSA e de bases externas, relativos à segurança dos navios e à sua operação.

O EMSAFE utiliza dados e informações de 2019 a 2023, período em que acontecimentos mundiais tiveram um impacto substancial no setor marítimo. A pandemia de COVID-19, o impacto da saída do Reino Unido da UE e os efeitos em cascata de conflitos internacionais, incluindo a invasão da Ucrânia e a situação no Médio Oriente, influenciaram significativamente os fluxos de tráfego marítimo.

Neste contexto, esta segunda edição do EMSAFE analisa as tentativas do setor marítimo para manter os níveis de segurança, adaptando-se simultaneamente a um panorama regulamentar em evolução e dando resposta a desafios adicionais, como o envelhecimento da frota, a digitalização, a descarbonização e a necessidade de manter e atrair mão-de-obra qualificada.

Além disso, desde a publicação do primeiro relatório, em 2022, acidentes marítimos de grande visibilidade, incluindo os incêndios a bordo do *MV Fremantle Highway* e do *Felicity Ace*, puseram em evidência novos riscos de segurança que o setor deve procurar mitigar.



O setor marítimo da UE

© Naypong / Getty Images



O transporte marítimo é essencial para a economia global, transportando mais de 80 % do comércio mundial, em volume. Os portos europeus movimentaram mais de 3 375 milhões de toneladas de mercadorias em 2023, 39 % das quais corresponderam a transporte doméstico e intracomunitário.

Em 2023, registaram-se mais de 880 000 escalas de navios nos portos da UE, o que representa um aumento de quase 20 % em relação aos níveis anteriores à pandemia. Mais de 50 % corresponderam a tráfego doméstico, sendo os navios ro-pax e de passageiros os tipos de navios mais comuns a fazer escala em portos da UE. Cerca de três quartos de todos os navios que fazem escala em portos da UE arvoram pavilhão de um Estado-Membro, com menos de 25 % registados num país terceiro.

Ao longo de 2023, **395 milhões de passageiros embarcaram e desembarcaram em portos da UE**, menos 5,5 % que em 2019 (após uma queda de 45 % em 2020 devido às restrições de viagem impostas pela pandemia de COVID-19).

Entre 2019 e 2023, os **estaleiros navais da UE representaram 7,6 % da atividade mundial de construção de novos navios**, por número de navios construídos. Em comparação com 2016-2020, a **quota global de navios construídos na UE durante um período homólogo de cinco anos diminuiu 1,2 %**. Apesar deste declínio, a UE continua a liderar a construção de navios de passageiros, navios de pesca e navios de abastecimento ao largo. Os Países Baixos, a Polónia e a Espanha são os Estados Membros que produzem o maior número de navios destas categorias. Enquanto isso, a Finlândia, a Itália e a Alemanha concentram-se na construção de navios de maiores dimensões, como os navios de cruzeiro.

Figura 1: Número de novos navios construídos por tipo de navio na UE e em todo o mundo e percentagem de construções da UE por tipo de navio (2019-2023) (*).

	Na UE	No mundo	%
Navios-tanque	17	2 429	0,7%
Navios graneleiros	10	2 262	0,4%
Navios de carga	69	1 076	6,4%
Navios porta-contentores	1	994	0,1%
Navios de carga ro-ro	14	271	5,2%
Navios de passageiros	262	814	32,2%
Outros navios de carga	0	68	0%
Navios de pesca	277	1 610	17,2%
Outros navios de serviço	358	3 819	9,4%
Total	1 008	13 343	7,6%

(*) Navios mercantes com números OMI, autopropulsionados, com arqueação bruta igual ou superior a 100 GT.

Fonte: EMSA

Em contrapartida, a **indústria europeia de equipamentos marítimos é líder mundial**, com uma quota de mercado de 35 % para uma vasta gama de produtos.

Os dados do [Portal MED](#), a base de dados de referência para os produtos certificados na UE ao abrigo da Diretiva relativa aos equipamentos marítimos (Diretiva 2014/90/UE), mostram que 45 % dos equipamentos marítimos instalados em navios com pavilhão de um Estado-Membro da UE são fabricados por empresas sediadas na UE.

Estado do pavilhão



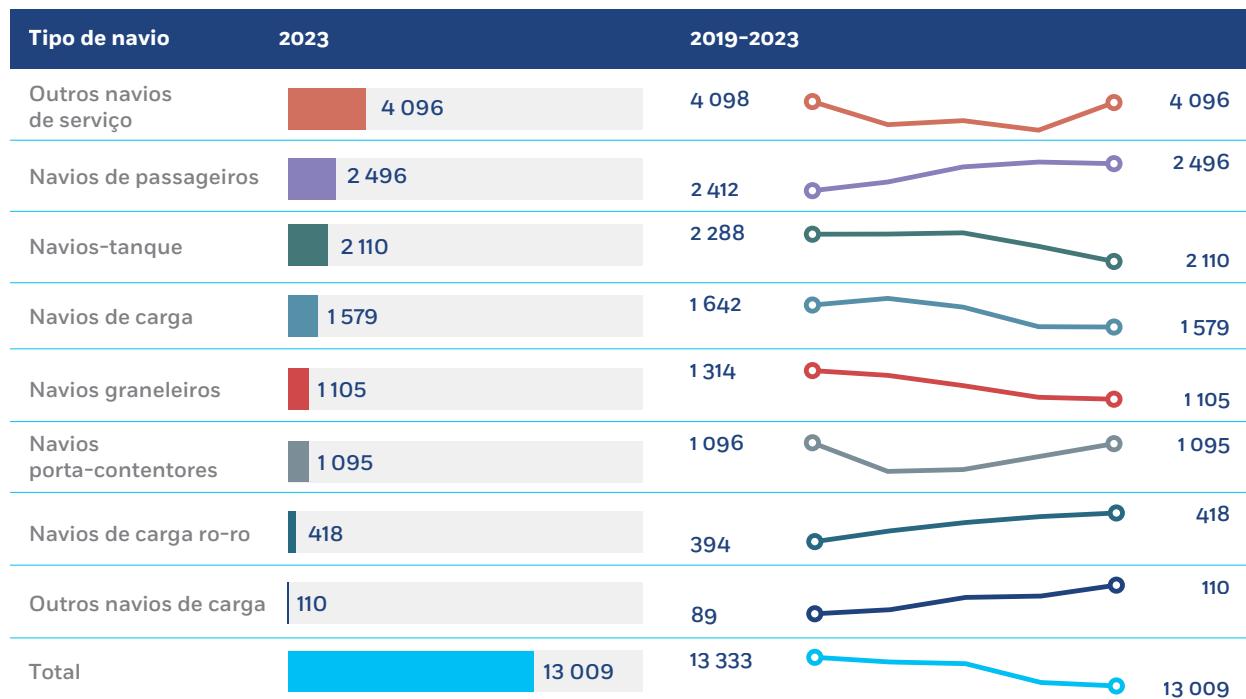
© artur carvalho / Getty Images

Os Estados Membros da UE, na sua qualidade de Estados do pavilhão, desempenham um papel fundamental na garantia da segurança marítima e na proteção do ambiente marinho. Devem assegurar que os navios que lhes estão registados (que arvoram o seu pavilhão) cumprem toda a regulamentação internacional, da UE e nacional pertinente, incluindo a relativa à construção, exploração, gestão e reciclagem de navios.

A frota com pavilhão de um Estado-Membro da UE

Em contraste com a frota mundial, que registou uma expansão de 6 % entre 2019 e 2023 para satisfazer a procura crescente, a frota sob pavilhão de um Estado-Membro da UE diminuiu 2 %.

Figura 2: Número de navios registados sob pavilhões dos Estados Membros da UE.



Fonte: EMSA

Em 2023, a frota com pavilhão de um Estado-Membro da UE representava cerca de 13 % da frota mundial em número de navios e aproximadamente 16 % da arqueação bruta (GT) mundial.

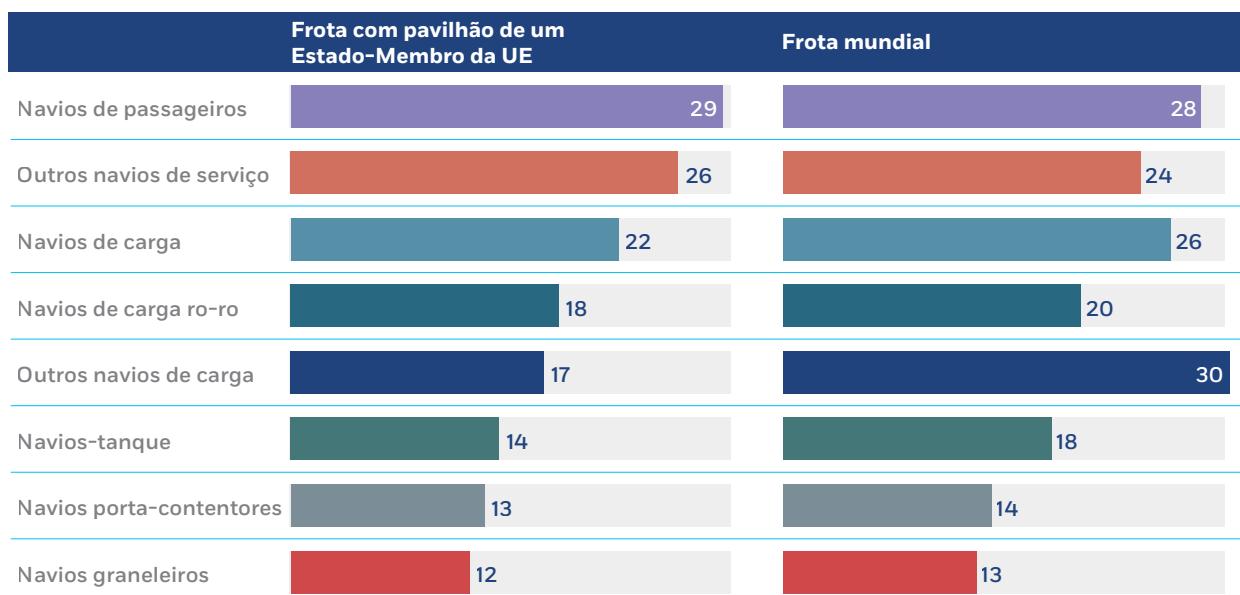
Enquanto a arqueação global aumentou 13,8 % entre 2019 e 2023, a arqueação dos Estados Membros da UE diminuiu 1 % no mesmo período. A proporção da arqueação dos Estados Membros da UE em relação ao equivalente mundial diminuiu de 18,7 % em 2016 para 17,8 % em 2020 e 15,8 % em 2023.

Segurança dos navios de passageiros na UE

O número de navios de passageiros registados em Estados Membros da UE aumentou quase 2 % entre 2019 e 2023, com os ro-pax e as embarcações de passageiros de alta velocidade (EAV) que arvoram pavilhão de um Estado-Membro da UE a representarem mais de **30 % da frota mundial destes tipos de navios e mais de 50 % em termos de GT**. Além disso, o número de EAV com pavilhão de Estados Membros da UE aumentou 17 % no mesmo período.

Apesar do aumento do número de navios de passageiros na UE, não se registou qualquer diminuição da sua idade média. **Em 2023, a idade média dos navios de passageiros com pavilhão de Estados Membros da UE era de 29 anos, um aumento relativamente aos 28 anos registados em 2019.**

Figura 3: Idade média (por tipo de navio) dos navios que arvoram pavilhão de Estados Membros da UE em comparação com a frota mundial.



Fonte: EMSA

Esta tendência pode estar diretamente ligada à **transferência de navios existentes com pavilhão de países terceiros para pavilhão de um Estado-Membro da UE**.

Figura 4: Número de alterações de pavilhão por tipo de navio em relação aos pavilhões de Estados Membros da UE (2019-2023).

Estado-Membro da UE para Estado-Membro da UE	Estado terceiro para Estado Membro da UE	Estado Membro da UE para Estados terceiros	Saldo
Navios-tanque	388	685	-423
Navios graneleiros	125	404	-365
Navios de carga	475	577	-110
Navios porta-contentores	380	683	-46
Navios de carga ro-ro	51	57	-14
Navios de passageiros	254	97	-21
Outros navios de carga	43	38	29
Outros navios de serviço	642	505	-107
Total	2 358	3 046	-1 057

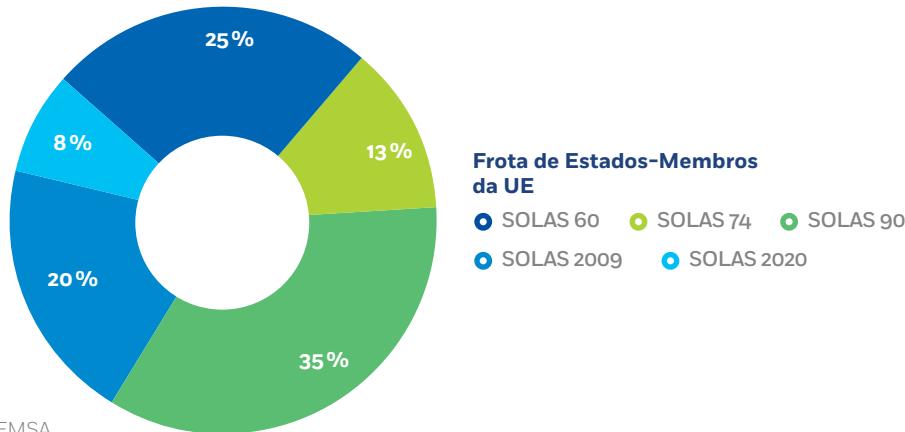
Fonte: EMSA

Entre 2019 e 2023, o número de navios transferidos de um pavilhão de um Estado-Membro da UE foi 35 % superior ao número de navios transferidos de pavilhões de países terceiros. A maioria dos navios que abandonaram os pavilhões dos Estados Membros da UE era composta por graneleiros, petroleiros, navios químicos e navios de carga geral.

A idade média dos navios de passageiros transferidos para pavilhões de Estados Membros da UE era de 18 anos (21 anos no caso dos navios ro-pax). **Mais de um terço destes navios tinha mais de 25 anos na altura da mudança para pavilhões de Estados Membros da UE.**

A tendência de envelhecimento dos navios de passageiros que arvoram pavilhão de Estados Membros da UE é motivo de preocupação. Em geral, as normas de segurança não são aplicadas retroativamente, o que significa que os navios cumprem as normas aplicáveis no momento da sua construção. **38 % de todos os navios de passageiros em serviço** na frota com pavilhão de um Estado-Membro da UE foram construídos numa altura em que as normas de estabilidade em condições de avaria aplicáveis eram as da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) de 1960 e 1974.

Figura 5: Navios de passageiros que arvoram pavilhão de um Estado-Membro da UE, ao abrigo de diferentes requisitos de estabilidade em condições de avaria da Convenção SOLAS, com base na data de construção (2023).

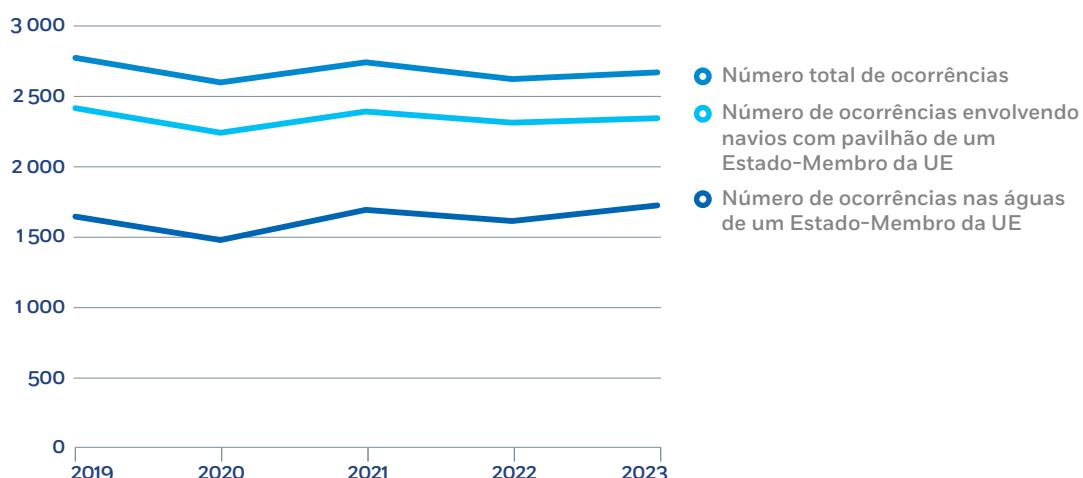


Fonte: EMSA

Acidentes

O número de acidentes registados é um indicador fiável do desempenho em matéria de segurança de uma frota. Entre 2019 e 2023, verificou-se anualmente uma média de **2 344 acidentes envolvendo, pelo menos, um navio com pavilhão de um Estado-Membro da UE no âmbito da legislação aplicável da UE**. O número de acidentes comunicados à Plataforma Europeia de Informação sobre Acidentes Marítimos (EMCIP) (gerida pela EMSA) durante esse período diminuiu 16 % em comparação com o período abrangido pela primeira edição do EMSAFE.

Figura 6: Total de acidentes comunicados à EMCIP (2019-2023).

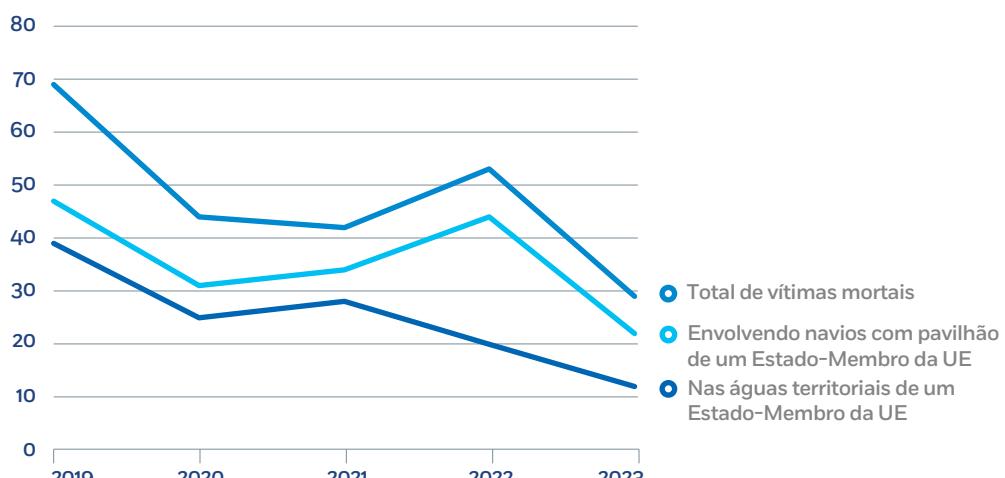


Fonte: EMCIP (EMSA)

Os acidentes graves (navios danificados a ponto de ficarem inaptos para navegar, ferimentos graves, danos ambientais não graves) representaram 27,8 % de todos os acidentes registados durante o período, enquanto os acidentes muito graves (vítimas mortais, perdas totais, danos graves ao ambiente) representaram 2,2 % do total.

Em 2023, 22 pessoas morreram e 741 ficaram feridas em acidentes que envolveram navios com pavilhões de Estados Membros da UE. O maior número de vítimas mortais ocorreu em acidentes envolvendo navios de carga, que representam cerca de 49 % da frota, seguidos dos navios de pesca e dos navios de serviço.

Figura 7: Total de vítimas mortais comunicadas à EMCIP (2019-2023).

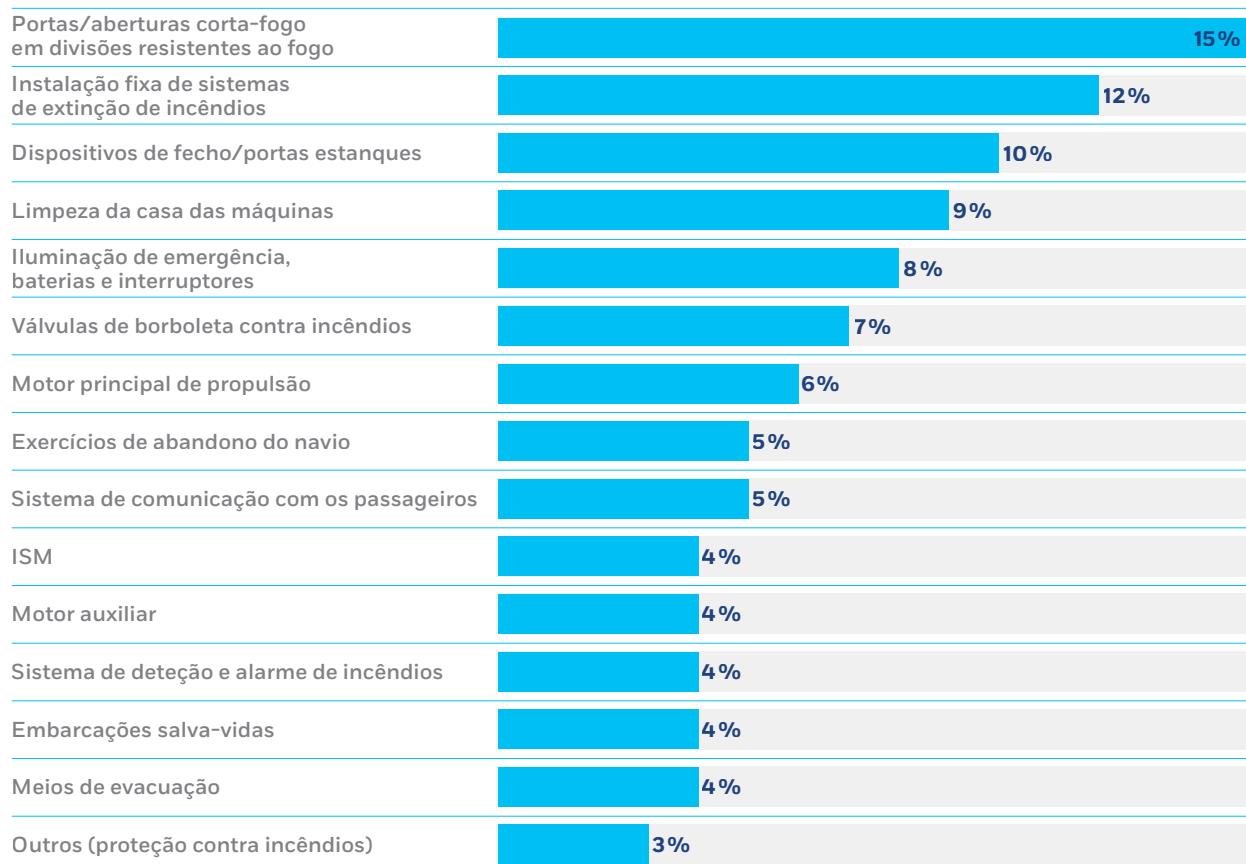


Fonte: EMCIP (EMSA)

Estado do pavilhão: indicadores de segurança

O número de deficiências detetadas durante as vistorias ou inspeções do Estado do pavilhão pode também servir como potencial indicador do desempenho em matéria de segurança. No entanto, não existe atualmente uma base de dados centralizada de inspeções do Estado do pavilhão; o equivalente mais próximo ao nível da UE é a base de dados do regime especial para inspeções de ro-pax e EAV, incluída na base de dados THETIS-EU mantida pela EMSA. Os resultados destas inspeções mostram que **38 % de todas as deficiências encontradas dizem respeito à segurança contra incêndios.**

Figura 8: As 15 principais deficiências identificadas nas inspeções de ro-pax e EAV (2019-2023).

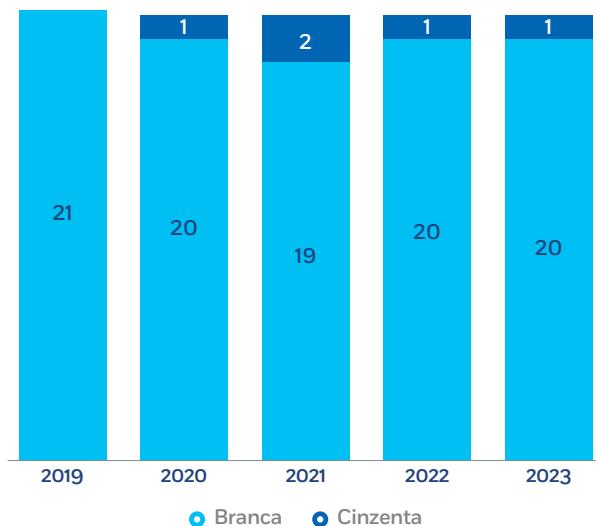


Fonte: Thetis (EMSA, 2023b)

A nível internacional, as conclusões do Sistema de Auditoria dos Estados Membros da Organização Marítima Internacional (OMI) fornecem dados agregados úteis. **Destas conclusões, 42 % estão relacionadas com as obrigações do Estado do pavilhão**, estando a maior percentagem (33 %) relacionada com a aplicação, seguida da execução (17 %). Esta classificação manteve-se coerente ao longo dos anos, apesar do maior número de auditorias realizadas entre 2016 e 2022 a nível internacional.

Os resultados das inspeções de controlo pelo Estado do porto (PSC) são também um indicador do desempenho em matéria de segurança dos navios que arvoram pavilhão de Estados Membros da UE e operam internacionalmente. Em 2023, **todos os pavilhões de Estados Membros da UE constavam da lista branca do Memorando de Acordo (MA) de Paris, exceto um**, que constava da lista cinzenta.

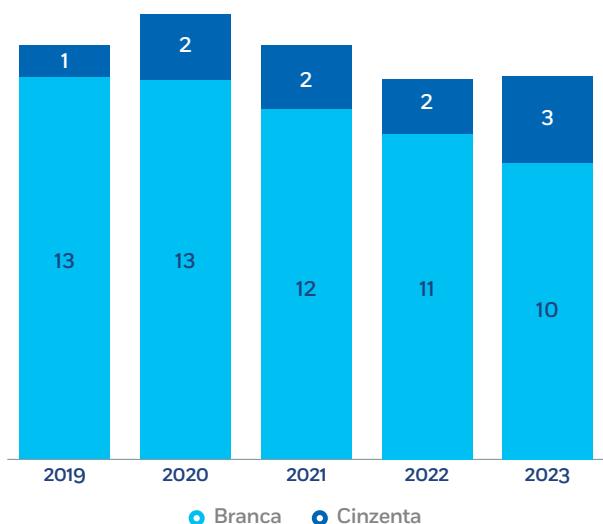
Figura 9: Desempenho do pavilhão de um Estado-Membro da UE de acordo com o sistema do Memorando de Acordo de Paris de listas brancas, cinzentas e negras.



Fonte: Memorando de Acordo de Paris (Paris MoU)

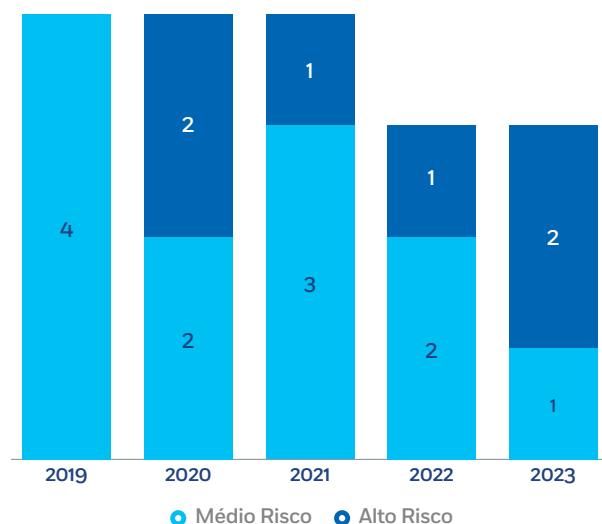
Além do MA de Paris, esta segunda edição do EMSAFE analisa o desempenho em matéria de segurança dos navios que arvoram pavilhão de Estados Membros da UE no âmbito dos regimes das PSC do MA de Tóquio e da Guarda Costeira dos Estados Unidos (USCG). Três estavam na lista cinzenta do MA de Tóquio, enquanto **dois pavilhões de Estados Membros da UE foram considerados de alto risco pela USCG em 2023**. Estes indicadores de desempenho dizem respeito a navios que arvoram pavilhão de um Estado-Membro da UE, mas que operam em várias regiões de todo o mundo, fora da UE.

Figura 10: Desempenho dos pavilhões de Estados Membros da UE de acordo com a classificação do MA de Tóquio.



Fonte: Memorando de Acordo de Tóquio (Tokyo MoU)

Figura 11: Desempenho dos pavilhões de Estados Membros da UE de acordo com a classificação da USCG.



Fonte: Guarda Costeira dos Estados Unidos (USCG)

Organizações reconhecidas

Os Estados do pavilhão continuam a delegar tarefas em organizações reconhecidas, tanto para a realização de vistorias obrigatórias como para a emissão de certificados. **Em 2024, dois terços de todos os Estados Membros da UE delegaram, total ou parcialmente, a emissão de certificados de segurança dos navios de passageiros a uma organização reconhecida: um aumento de 10 % em relação a 2020.** Observou-se uma tendência semelhante na delegação da certificação do Código Internacional de Gestão da Segurança.

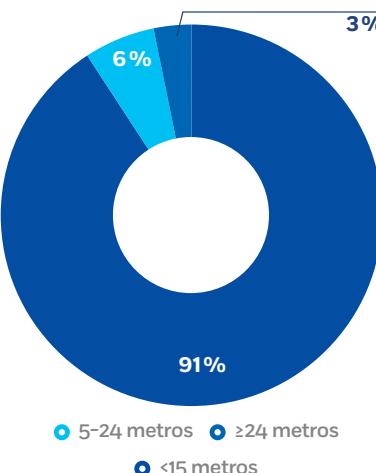
Mundialmente, existem 110 organizações reconhecidas por, pelo menos, um pavilhão (um aumento de 15 % em relação a 2020), mas apenas 11 são reconhecidas pela Comissão Europeia. A UE retirou o seu reconhecimento do Registo Naval Marítimo Russo em outubro de 2022.

Navios de pesca

Atualmente, cerca de 70 000 navios de pesca arvoram pavilhão de Estados Membros da UE, o que representa uma diminuição de 6 % desde 2020. A frota que arvora pavilhão de um Estado Membro da UE está também a envelhecer, com **70 % dos navios a terem atualmente mais de 25 anos** e apenas 2 % de toda a frota construída entre 2019 e 2023.

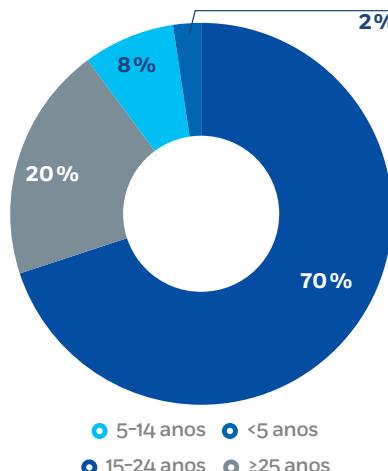
Além disso, apenas 3 % de todos os navios de pesca registados num Estado-Membro da UE têm um comprimento igual ou superior a 24 metros, e 6 % um comprimento entre 15 e 24 metros. Os restantes (91 %) medem menos de 15 metros de comprimento.

Figura 12: Distribuição da frota de pesca com pavilhão de um Estado-Membro da UE por comprimento.



Fonte: DG MARE

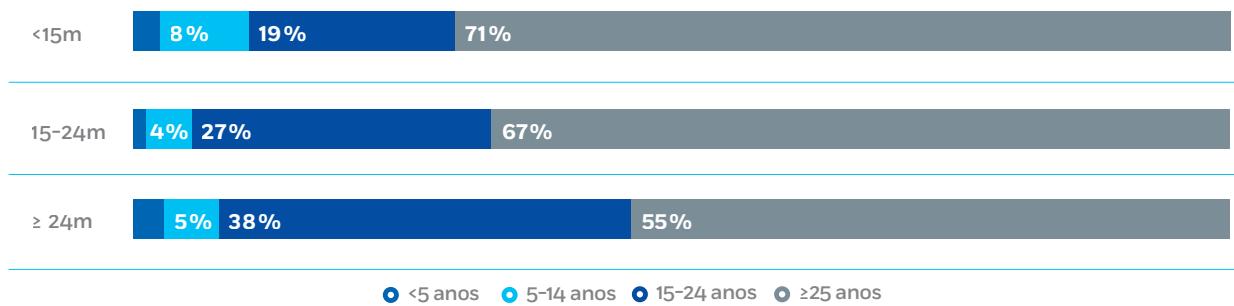
Figura 13: Distribuição da frota de pesca com pavilhão de um Estado-Membro da UE por idade.



Fonte: DG MARE

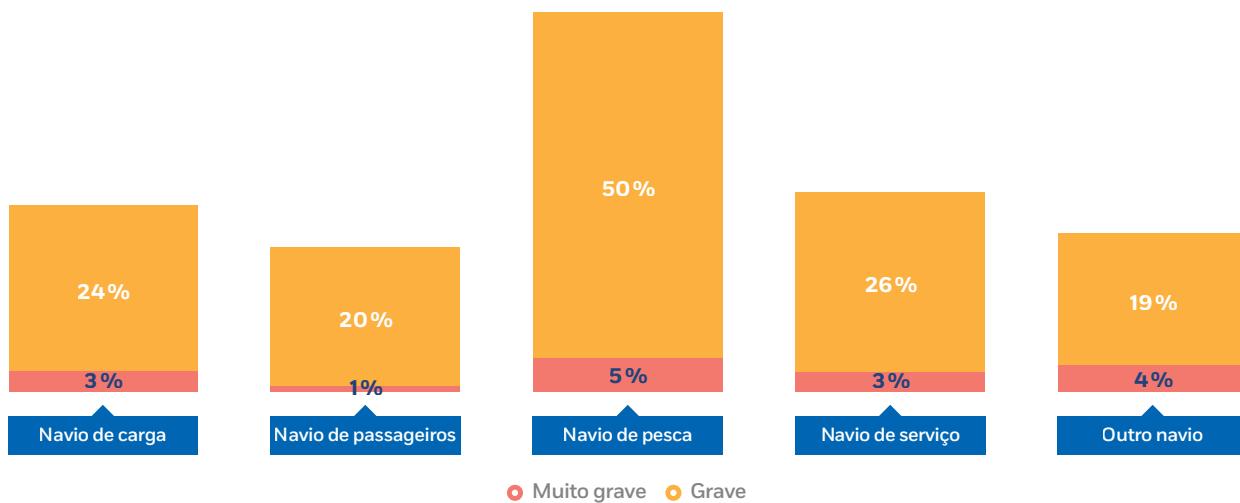
Os navios de pesca com menos de 24 metros e mais de 25 anos representam atualmente a maior parte da frota total (68 %). Esta tendência etária é agora comum em todos os intervalos de comprimento dos navios de pesca, mesmo na fração da frota acima dos 24 metros, dos quais mais de 50 % são navios mais antigos.

Figura 14: Distribuição etária dos navios de pesca que arvoram pavilhão de um Estado-Membro da UE, por comprimento (2023).



Os navios de pesca são particularmente vulneráveis a acidentes, o que os torna uma prioridade para o reforço das medidas de segurança. Estes navios representam 17 % do número total de acidentes registados todos os anos no âmbito da legislação da UE aplicável, **e 60 % do número total de navios perdidos.** Em 2023, 55 % destes acidentes resultaram em consequências muito graves ou graves.

Figura 15: Percentagem de ocorrências muito graves e graves por tipo de navio.



As atuais normas de segurança para os navios de pesca são menos rigorosas que as aplicáveis à navegação comercial. O Acordo da Cidade do Cabo, a convenção internacional destinada a aplicar normas de segurança nos navios de pesca, ainda não entrou em vigor. Até à data, apenas nove Estados Membros da UE, bem como a Islândia e a Noruega, ratificaram o acordo.

Ao nível da UE, a Comissão está a avaliar a aplicação da Diretiva 97/70/CE que estabelece um regime de segurança harmonizado para os navios de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros. Ao mesmo tempo, foram tomadas medidas adicionais que deverão dar uma nova perspetiva sobre as vulnerabilidades destes navios. O âmbito de aplicação da Diretiva relativa à investigação de acidentes (Diretiva 2009/18/CE) foi alargado para incluir a comunicação de acidentes envolvendo navios de pesca de comprimento inferior a 15 metros que resultem em vítimas mortais e perda de navios. Além disso, a revisão da Diretiva PSC (Diretiva 2009/16/CE) acrescenta ao seu âmbito um novo regime voluntário para os navios de pesca.

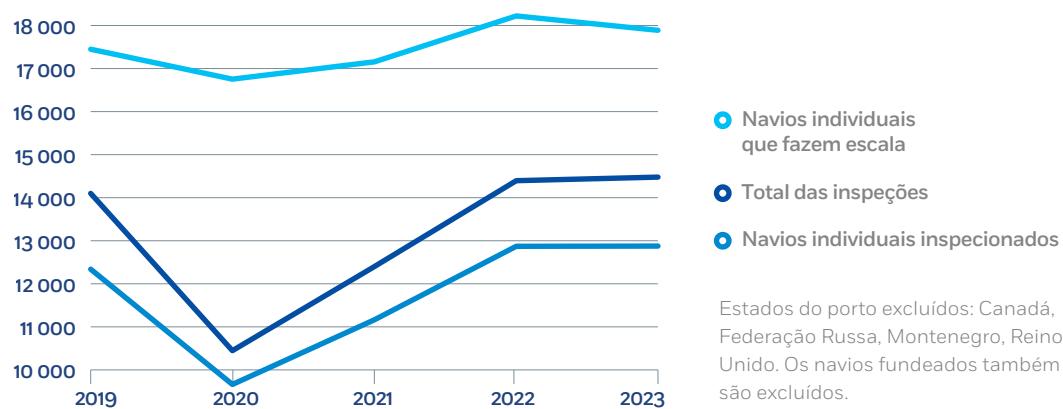
Estado do porto



Com o aumento do tráfego marítimo e os riscos de segurança colocados por navios que não cumprem as normas, o PSC é crucial para garantir o cumprimento dos regulamentos de segurança nas águas da UE. Os Estados Membros da UE, enquanto Estados do porto, inspecionam navios com pavilhão de um país terceiro que visitam os seus portos para verificar se cumprem as normas de segurança, ambientais e laborais. Trata-se de uma segunda linha de defesa contra o transporte marítimo de qualidade inferior, complementando as responsabilidades dos Estados do pavilhão.

O número de inspeções PSC realizadas todos os anos na UE ao abrigo do MA de Paris continua a ser superior a 14 000, na sequência da recuperação do período de COVID-19. A maioria dos Estados Membros recomeçou os seus esforços de inspeção, indo, em alguns casos, além dos valores anteriores à pandemia.

Figura 16: Número de navios individuais inspecionados e total de inspeções PSC realizadas por Estados Membros da UE (2019-2023).



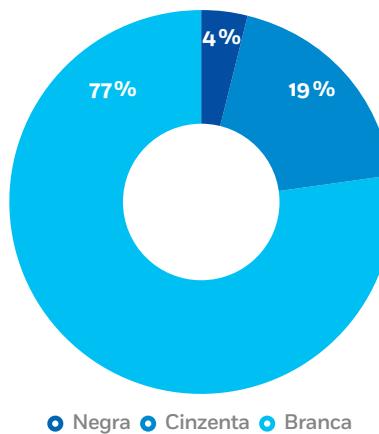
Fonte: Thetis (EMSA)

O número de navios individuais inspecionados em 2023 por agentes PSC na UE aumentou 4 % em relação a 2019. **Aproximadamente uma em cada duas deficiências detetadas estava relacionada com a segurança**, sendo as deficiências relacionadas com a segurança contra incêndios as mais frequentemente comunicadas, independentemente do tipo de navio.

Em 2023, 77 % de todos os navios com pavilhão de países terceiros que faziam escala em portos da UE constavam da lista branca do MA de Paris e 4 % estavam registados em pavilhões com problemas de segurança significativos, constantes da lista negra do MA de Paris.

No entanto, em 2023, o pavilhão do Panamá passou da lista branca para a lista cinzenta (denotando alguns problemas de segurança), ao abrigo da classificação do MA de Paris. Os navios registados no Panamá constituíram o segundo maior número de escalas portuárias na UE – mais de 115 000 entre 2019 e 2023. Tal significa que **a percentagem de navios na lista cinzenta aumentou de 5 % em 2020 para 19 % em 2023**.

Figura 17: Distribuição de navios que arvoram pavilhão de um país terceiro e que fazem escala em portos da UE: «Lista branca, cinzenta e negra» do MA de Paris (2023).



Fonte: EMSA

Os três principais pavilhões de países terceiros dos navios que visitam portos da UE foram os da Libéria, do Panamá e da Antígua e Barbuda; contudo, em 2023, o pavilhão do Panamá passou da lista branca para a lista cinzenta do MA de Paris, na sequência do seu desempenho em matéria de segurança.

Hazmat

A declaração incorreta de mercadorias perigosas e poluentes (*hazmat*) coloca riscos significativos para a tripulação, a carga e os portos de receção. Em 2023, **14 % dos navios transportando mercadorias perigosas e poluentes que chegaram a portos da UE a partir de portos e terminais de países terceiros arvoravam pavilhão de países terceiros incluídos na lista cinzenta e negra**.

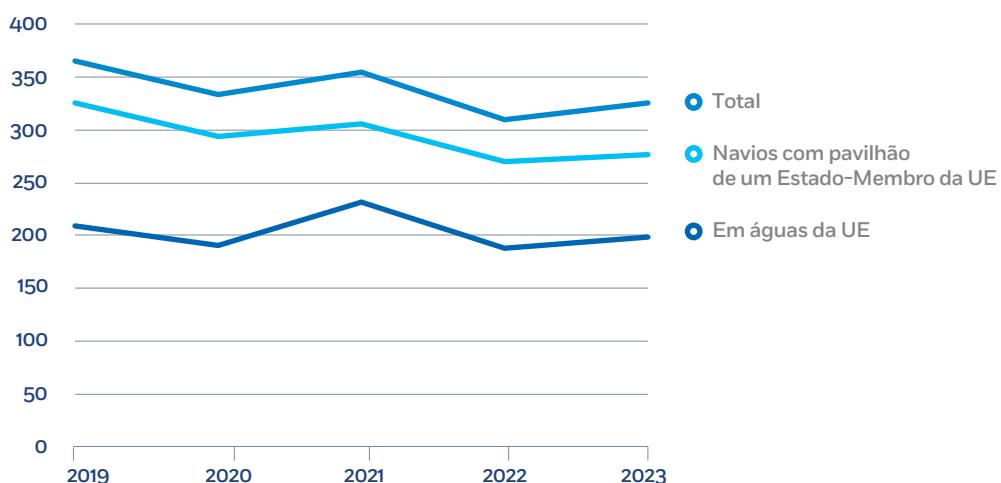
Numa nota mais positiva, a percentagem de mercadorias perigosas e poluentes não declaradas diminuiu quase 50 % desde 2019 para as chegadas a partir de portos de países terceiros. Em 2023, a percentagem de declarações de mercadorias perigosas e poluentes em falta no sistema europeu de acompanhamento do tráfego marítimo, o SafeSeaNet, era de cerca de 4 % para os navios com origem em portos da UE e, de forma semelhante, de cerca de 4 % para os navios que chegavam de portos de países terceiros.

Estado costeiro



Os Estados Membros da UE, na sua qualidade de Estados costeiros, supervisionam e regulam as atividades marítimas nas suas águas, nomeadamente para evitar acidentes e danos ambientais e para apoiar a rede de comunicações marítimas. Entre 2019 e 2023, ocorreram, em média, 1 631 acidentes por ano nas águas territoriais da UE, o que resultou em 1 018 operações de busca e salvamento comunicadas durante esse período.

Figura 18: Número total de navios, em águas da UE, requerendo intervenção de busca e salvamento — acidentes que envolvem, pelo menos, um navio que arvora pavilhão de um Estado-Membro da UE (2019-2023).



Fonte: EMCIP (EMSA)

Mundialmente, e na UE, as responsabilidades em matéria de busca e salvamento são geridas a nível nacional e facilitadas através de acordos de cooperação em diferentes regiões da UE. Entre 2019 e 2023, 13 % das intervenções em matéria de busca e salvamento nas águas da UE envolveram navios que arvoravam pavilhão de países terceiros.

Entre 2019 e 2023, os navios de pesca representaram 58 % de todas as operações de busca e salvamento, o que significa que, quando relacionamos esta percentagem com o número de navios de pesca envolvidos em acidentes, pelo menos **36 % de todos os navios de pesca em dificuldades exigiram uma intervenção de busca e salvamento durante esse período.**

Uma questão emergente nas operações de busca e salvamento é o desafio das operações em áreas remotas, especialmente no caso dos navios de passageiros, devido ao grande número de pessoas que transportam. O número crescente de navios de cruzeiro que visitam as regiões polares (Ártico e Antártida) aumenta o risco de operações de busca e salvamento. A preparação para estes desafios é crucial para a comunidade marítima.

Marítimos e segurança



© Thomas M. Barwick INC / Getty Images

Os marítimos qualificados são essenciais para garantir a segurança das operações dos navios e vitais para o futuro do setor marítimo na UE. No entanto, **a reserva de mão-de-obra marítima disponível parece estar a diminuir**.

Até ao final de 2023, 172 308 comandantes e oficiais eram titulares de certificados de competência (CdC) válidos emitidos por um Estado-Membro da UE. Trata-se de uma redução de 20 % em relação a 2019, mas de 7 % se tivermos em conta o efeito da saída do Reino Unido da UE. Ao mesmo tempo, outros 125 519 comandantes e oficiais eram titulares de CdC originais emitidos por países terceiros — um aumento de 4 % desde 2019 — com certificados emitidos por Estados Membros da UE a atestar o seu reconhecimento.

No total, até ao final de 2023, 297 827 comandantes e oficiais possuíam os certificados e autenticações necessários para prestar serviço a bordo de navios que arvoram pavilhão de um Estado-Membro da UE, **uma diminuição de 12 % em relação a 2019**.

No mesmo ano, a idade média dos marítimos elegíveis para trabalhar em navios com pavilhão de um Estado-Membro da UE era de 44 anos para os navios certificados nos Estados Membros e de 41 anos para os navios certificados em países terceiros. Além disso, a percentagem de mulheres na profissão de marítimo continua a ser muito baixa, representando 2,78 % de todos os marítimos disponíveis certificados na UE em 2023 e apenas 0,8 % dos marítimos certificados em países terceiros.

Marítimos: condições de trabalho e formação

As condições de trabalho dos marítimos continuam a ser difíceis. Deficiências nas condições de emprego, incluindo **as horas de trabalho e de descanso, os salários e os níveis de tripulação nos termos da Convenção do Trabalho Marítimo (CTM), Título 2, são detetadas numa em cada 13 inspeções PSC segundo o MA de Paris, em média.** Entre 2019 e 2023, uma em cada quatro inspeções PSC detetou deficiências na categoria CTM de cuidados de saúde, proteção da segurança e prevenção de acidentes dos marítimos (Título 4) nos relatórios do MA de Paris. Mais de 60 % das deficiências relacionadas com a CTM detetadas no período de referência verificaram-se a bordo de navios graneleiros ou de navios de carga geral, e cerca de 13 % a bordo de navios-tanque.

A formação dos marítimos é uma parte importante do processo de segurança. A Comissão, apoiada pela EMSA (que efetua as inspeções), avalia os sistemas educativos implementados em países terceiros em nome dos Estados Membros da UE e em conformidade com a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos.

Para o efeito, **51 países terceiros viram reconhecidos pelos Estados Membros da UE os certificados de competência que emitem**, permitindo que os seus marítimos trabalhem a bordo de navios com pavilhão de Estados Membros da UE.

Segurança e sustentabilidade



© SHansche/Getty Images

A fim de cumprir as metas de emissões estabelecidas pelo Pacto Ecológico Europeu, o setor marítimo deve adotar combustíveis e tecnologias energéticas alternativos, garantindo simultaneamente a segurança dos navios. Estas novas fontes de energia podem comportar riscos significativos, exigindo medidas de segurança robustas e projetos inherentemente mais seguros.

Entre 2019 e 2023, o número de navios preparados para **gás natural liquefeito (GNL)** (excluindo navios de transporte de GNL) mais que triplicou a nível mundial, com 34 % a operar na Europa. O GNL é totalmente abrangido pelo Código Internacional para a Segurança dos Navios que utilizam Gases ou outros Combustíveis com Baixo Ponto de Inflamação, que define normas de segurança internacionais para os combustíveis gasosos e com baixo ponto de inflamação.

O **hidrogénio**, embora abrangido pelo código acima referido, carece de disposições específicas que considerem a sua elevada inflamabilidade e risco de explosão. O projeto de orientações não obrigatórias da OMI para os navios movidos a hidrogénio está previsto para 2026. Entretanto, a EMSA publicou [um estudo sobre o potencial do hidrogénio como combustível no transporte marítimo](#), seguido de [diversos estudos específicos sobre os aspectos de segurança relacionados](#).

A utilização de **metanol** está a expandir-se e já é abordada nas orientações provisórias da OMI (MSC.1/Circ.1621), que serão reforçadas nos próximos anos à medida que for aumentando a experiência com a sua utilização como combustível no transporte marítimo. A fim de continuar a ajudar os decisores políticos e a indústria, a EMSA publicou um estudo sobre o [potencial dos combustíveis sintéticos no transporte marítimo](#), incluindo o e-metano e o e-metanol, e [orientações sobre o abastecimento de combustível que incluem metanol de origem biológica](#).

O **amoníaco** encontra-se numa fase inicial de adoção. Ainda não é utilizado para fins comerciais e a sua toxicidade suscita sérias preocupações. Em 2024, a OMI aprovou orientações provisórias não obrigatórias para o amoníaco (MSC.1/Circ.1687), promovendo a

sua utilização segura como combustível. Paralelamente, e para apoiar os decisores políticos e a indústria, a EMSA publicou um estudo que analisa [o potencial do amoníaco como combustível no transporte marítimo](#), bem como [diversos estudos que investigam e analisam a sua segurança](#).

Os **biocombustíveis**, como o DME, os EMAG, o FT-diesel e o OVH, não suscitam grandes preocupações de segurança além das associadas aos combustíveis fósseis tradicionais. A fim de colmatar uma lacuna na normalização dos procedimentos para o abastecimento marítimo de biocombustíveis, a [EMSA publicou um documento de orientação](#) que inclui listas de verificação para diferentes fases e configurações do abastecimento.

A utilização de **gás de petróleo liquefeito** é guiada pelas orientações provisórias da OMI de 2023 (MSC.1/Circ.1666).

As **células de combustível** também suscitam questões de segurança devido a potenciais fugas, com orientações não obrigatórias em vigor (MSC.1/Circ.1647) que devem ser revistas e consolidadas no futuro.

As **baterias** estão a ser cada vez mais utilizadas em viagens de curta distância, mas ainda não existem normas de segurança internacionais. Em 2023, a EMSA publicou as [primeiras orientações não obrigatórias para as administrações nacionais e a indústria](#) com vista à aplicação harmonizada dos requisitos essenciais de segurança para os sistemas de armazenamento de energia em baterias a bordo dos navios. As orientações centram-se nas baterias de lítio, a tecnologia de baterias mais frequentemente utilizada nas aplicações marítimas.

Além disso, **a ligação dos navios a uma rede elétrica terrestre** introduz riscos na interface que exigem uma gestão cuidadosa. Por conseguinte, a EMSA publicou as suas [orientações para ligação à rede elétrica terrestre](#), para ajudar as administrações nacionais no planeamento e desenvolvimento de opções de ligação à rede elétrica terrestre.

Segurança e autonomia

À medida que o setor dos transportes marítimos continua a avançar no sentido de uma maior automatização, a avaliação dos riscos é crucial para a avaliação global da segurança e a verificação dos novos projetos de veículos marítimos de superfície autónomos (MASS), e deve ser analisada de forma holística, tendo em conta os perigos associados à configuração física, ao funcionamento, ao controlo das medidas de redução dos riscos e à manutenção.

No plano regulamentar, registaram-se progressos no desenvolvimento do Código MASS da OMI, de caráter não obrigatório. Simultaneamente, para apoiar avaliações de segurança coerentes, a EMSA desenvolveu uma metodologia específica baseada no risco (incluída no projeto de Código MASS da OMI) e uma ferramenta-piloto de software associada (a Ferramenta de Avaliação Baseada no Risco), para ajudar as administrações marítimas e o setor a identificar e dar prioridade aos elementos fundamentais de segurança nos primeiros projetos MASS.

No que se refere à operação segura de navios automatizados, estão em curso discussões sobre as implicações que tal terá para os marítimos e a sua formação. Para sustentar estas discussões, a EMSA elaborou [um relatório sobre a identificação de competências para operações MASS em centros de controlo à distância](#). No futuro, o elemento humano será fundamental no desenvolvimento e na operação destes navios e dos centros de controlo à distância que lhes estão associados.

Conclusões

Ao longo das últimas décadas, a União Europeia desenvolveu um sistema de segurança marítima forte e abrangente. Embora tenham sido alcançados progressos significativos, subsistem numerosos desafios, tornando claro que a manutenção — e o reforço — deste sistema não são opcionais. Pelo contrário, é essencial evitar um retrocesso à era do transporte marítimo de qualidade inferior, marcada por acidentes graves, danos ambientais e perda de vidas humanas. Essencialmente, o transporte marítimo continua a desempenhar um papel fundamental nas economias mundial e da UE, com o aumento do volume de comércio e do tráfego de passageiros a sublinhar a necessidade de navios mais seguros e eficientes.

O quadro legislativo harmonizado da UE assegura uma execução e aplicação coerentes em todos os Estados Membros, complementando as convenções internacionais. Esta abordagem integrada continua a ser vital para garantir elevados padrões de segurança, mesmo que dinâmicas mundiais — como a deslocação da construção naval para a Ásia — introduzam novas dependências e vulnerabilidades para a indústria marítima da UE.

Apesar de uma redução de 16 % nos acidentes registados desde 2019, existem ainda vários riscos para os quais é necessária uma resposta. Os potenciais incidentes de incêndio em ro-pax e EAV continuam a suscitar preocupações, sobretudo porque muitos navios de passageiros estão a envelhecer. A declaração incorreta de carga perigosa diminuiu 50 %, refletindo os progressos em matéria de controlo do cumprimento e sensibilização, embora persistam lacunas de cumprimento em relação a um pequeno número de navios.

Os desafios relacionados com a mão-de-obra representam uma ameaça significativa para a sustentabilidade da segurança marítima. Desde 2019, registou-se um declínio de 12 % no número de comandantes e oficiais disponíveis na UE. Existem também preocupações quanto ao envelhecimento da mão-de-obra e à capacidade do setor de atrair novas gerações de marítimos. Apesar de a idade média dos marítimos se ter mantido estável, sugerindo que novos trabalhadores estão a substituir os que abandonam a carreira, a atratividade do setor continua baixa, sendo particularmente afetada pelas condições de trabalho a bordo dos navios. As inspeções do trabalho revelam regularmente deficiências no bem-estar das tripulações, em especial nos navios graneleiros e de carga. Estas questões põem em evidência a necessidade urgente de um investimento contínuo na formação e na melhoria das condições de trabalho.

A introdução de combustíveis alternativos oferece oportunidades de redução das emissões, mas também introduz novos riscos de segurança. O Regulamento Marítimo FuelEU [Regulamento (UE) 2023/1805], que entrou em vigor em 2025, estabelece objetivos ambiciosos de redução dos gases com efeito de estufa, exigindo uma conceção segura dos navios, avaliações de risco rigorosas e formação contínua dos marítimos. A EMSA já tomou medidas a este respeito, publicando orientações sobre a segurança das baterias e contribuindo para a elaboração das normas da OMI.

A segurança dos navios de passageiros, em especial nas operações domésticas, continua a ser uma das principais prioridades da UE. No entanto, os progressos são dificultados pelo lento desenvolvimento de normas de segurança atualizadas e pela sua aplicação inconsistente pelos Estados Membros. Os novos riscos potenciais, como os incêndios de veículos elétricos a bordo dos navios ro-ro, merecem atenção.

Esta segunda edição do EMSAFE abrange os dois primeiros anos da guerra de agressão da Rússia contra a Ucrânia. Durante esse período, a «frota-fantasma» tornou-se cada vez mais presente nas águas europeias como meio de transporte de petróleo russo objeto de sanções. Geralmente, estes navios não fazem escala em portos da UE e não arvoram pavilhão de um Estado-Membro da UE. Por conseguinte, existem fora dos habituais regimes de inspeção da UE e são opacos no que toca ao seu desempenho em matéria de segurança. Além disso, a composição desta frota é bastante dinâmica, com frequentes mudanças de pavilhão. O risco que representam para as costas da UE é difícil de avaliar, mas a incerteza, por si só, constitui um risco. A próxima edição do EMSAFE poderá considerar o impacto deste desenvolvimento do ponto de vista da segurança marítima, se dados mais fiáveis estiverem disponíveis.

Em resumo, o panorama da segurança marítima da UE está a entrar num período de rápida transformação. A inovação tecnológica, a ambição ambiental e a evolução das realidades operacionais exigem uma abordagem integrada e virada para o futuro. No entanto, tendo em conta o perfil da frota, os navios antigos coexistirão durante um longo período de tempo com modelos mais recentes. A EMSA continuará a ser um parceiro fundamental para enfrentar estes desafios, assegurando que os mares da Europa permanecem seguros, resilientes e sustentáveis durante as próximas décadas.

SOBRE A AGÊNCIA EUROPEIA DA SEGURANÇA MARÍTIMA

A missão da EMSA é servir os interesses marítimos da UE, tendo em vista um setor marítimo protegido, seguro, ecológico e competitivo, e atuar como uma referência fiável e respeitada no setor marítimo na Europa e em todo o mundo. Com sede em Lisboa, trabalhamos nos domínios da segurança marítima, da proteção, da sustentabilidade, da digitalização e do reforço das capacidades, entre outras tarefas, com o pleno apoio dos Estados Membros da UE e da Comissão Europeia.

Contacte-nos para mais informações

Agência Europeia da Segurança Marítima

Praça de Europa 4,
1249-206 Lisboa,
PORTUGAL

Tel.: +351 211 209 200

Internet: emsaeuropea.eu

Pedidos de informação: emsaeuropea.eu/contact

Redes sociais: emsaeuropea.eu/newsroom/connect