



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 1 de junho de 2023
(OR. en)

**Dossiê interinstitucional:
2023/0172 (COD)**

**10103/23
ADD 1**

**TRANS 217
MAR 77
CODEC 1008
IA 128
OMI 45**

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	1 de junho de 2023
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2023) 272 final – ANEXO
Assunto:	ANEXO da Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2009/21/CE relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2023) 272 final – ANEXO.

Anexo: COM(2023) 272 final – ANEXO



Bruxelas, 1.6.2023
COM(2023) 272 final

ANNEX

ANEXO

da

**Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho
que altera a Diretiva 2009/21/CE relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de
bandeira**

{SEC(2023) 210 final} - {SWD(2023) 165 final} - {SWD(2023) 166 final}

ANEXO

«ANEXO

Resolução n.º A.1070/28

(adotada em 4 de dezembro de 2013)

CÓDIGO DE APLICAÇÃO DOS INSTRUMENTOS DA OMI (CÓDIGO III)

PARTE 1 – DOMÍNIOS COMUNS

Objetivo

1. O objetivo do presente Código é o reforço da segurança marítima e da proteção do meio marinho à escala mundial e a assistência aos Estados na aplicação dos instrumentos da Organização.
2. Os Estados interpretarão o presente Código à luz das suas próprias circunstâncias e só devem estar obrigados a aplicar os instrumentos de que sejam governos ou partes contratantes. Em virtude das suas características geográficas e das suas circunstâncias, alguns Estados poderão desempenhar um papel mais importante como Estado de bandeira do que como Estado do porto ou Estado costeiro, enquanto outros poderão desempenhar um papel mais importante como Estado costeiro ou Estado do porto do que como Estado de bandeira.

Estratégia

3. A fim de cumprirem o objetivo do presente Código, é aconselhável que os Estados:
 - .1 desenvolvam uma estratégia global para assegurar o cumprimento das suas obrigações e responsabilidades internacionais enquanto Estado de bandeira, Estado do porto e Estado costeiro;
 - .2 estabeleçam uma metodologia para acompanhar a estratégia e avaliar se esta garante a aplicação e execução efetivas dos instrumentos internacionais obrigatórios pertinentes; e
 - .3 reexaminem continuamente a estratégia para alcançar, manter e melhorar o desempenho e a capacidade organizativa global enquanto Estado de bandeira, Estado do porto e Estado costeiro.

Generalidades

4. Nos termos das disposições gerais do direito dos tratados e das convenções da OMI, os Estados devem ser responsáveis pela promulgação de leis e regulamentos e pela adoção de todas as outras medidas que possam ser necessárias para conferir pleno efeito a esses instrumentos, de modo a garantir a salvaguarda da vida humana no mar e a proteção do meio marinho.
5. Ao adotarem medidas para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho, os Estados devem agir de modo a não transferir, direta ou indiretamente, danos ou perigos de uma zona para outra e a não transformar um tipo de poluição noutra.

Âmbito de aplicação

6. O Código pretende abordar os aspetos necessários para que um governo ou parte contratante confira pleno efeito às disposições dos instrumentos internacionais aplicáveis dos quais é governo ou parte contratante, relativos a:

- .1 salvaguarda da vida humana no mar;
- .2 prevenção da poluição por navios;
- .3 normas de formação, certificação e serviço de quartos para marítimos;
- .4 linhas de carga máxima;
- .5 arqueação dos navios; e
- .6 regras destinadas a prevenir colisões no mar.

7. Na elaboração de políticas, legislação, regras e regulamentos conexos e procedimentos administrativos que visam aplicar e garantir o cumprimento dessas obrigações e responsabilidades pelo Estado, importa ter em conta e abordar os seguintes domínios:

- .1 jurisdição;
- .2 organização e poderes;
- .3 legislação, regras e regulamentos;
- .4 promulgação das regras, regulamentos e instrumentos internacionais obrigatórios aplicáveis;
- .5 disposições em matéria de garantia do cumprimento;
- .6 funções de controlo, vistoria, inspeção, auditoria, verificação, aprovação e certificação;
- .7 seleção, reconhecimento, autorização, habilitação e supervisão de organizações reconhecidas, se for caso disso, e de inspetores nomeados;
- .8 investigações sujeitas a comunicação obrigatória à Organização; e
- .9 comunicação de informações à Organização e a outras administrações.

Ações iniciais

8. Quando um instrumento novo da Organização ou alterações a um instrumento da Organização entram em vigor em relação a um Estado, o Governo desse Estado deve estar em condições de aplicar e de garantir o cumprimento das suas disposições através de legislação nacional adequada, bem como de disponibilizar a infraestrutura necessária para o efeito. Por conseguinte, o Governo do Estado deve ter:

- .1 capacidade para promulgar leis que permitam uma jurisdição e um controlo efetivos em matéria administrativa, técnica e social sobre os navios que arvoram a sua bandeira e, em especial, proporcionem a base jurídica para os requisitos gerais relativos a registos, inspeção de navios, legislação em matéria de segurança e de prevenção da poluição aplicável a esses navios e elaboração de regulamentos conexos;
- .2 uma base jurídica para garantir o cumprimento das suas leis e regulamentos nacionais, incluindo os correspondentes processos de investigação e penais; e
- .3 pessoal suficiente com conhecimentos especializados no domínio marítimo para prestar assistência à promulgação das leis nacionais necessárias e para cumprir todas

as responsabilidades do Estado, incluindo a apresentação dos relatórios exigidos pelas respectivas convenções.

Comunicação de informações

9. O Estado deve comunicar a sua estratégia, tal como referido no ponto 3, incluindo informações sobre a sua legislação nacional, a todos os interessados.

Registos

10. Quando necessário, devem ser criados e conservados registos para comprovar a conformidade com os requisitos e a atuação eficaz do Estado. Os registos devem ser legíveis, facilmente identificáveis e pesquisáveis. Deve ser estabelecido um procedimento documentado para definir os controlos necessários para a identificação, o armazenamento, a proteção, a pesquisa, o período de conservação e a eliminação dos registos.

Melhoramentos

11. Os Estados devem melhorar continuamente a adequação das medidas tomadas para dar efeito às convenções e aos protocolos que aceitaram. Melhoramentos devem ser introduzidos através de uma aplicação e execução eficaz e rigorosa da legislação nacional, consoante os casos, e da fiscalização do cumprimento.

12. O Estado deve estimular uma cultura que proporcione oportunidades para melhorar o desempenho em atividades relacionadas com a segurança marítima e a proteção do ambiente, que poderão incluir, nomeadamente:

.1 programas de formação contínua relacionados com a segurança e a prevenção da poluição;

.2 exercícios regionais e nacionais sobre segurança e prevenção da poluição, que envolvam um vasto leque de organizações nacionais, regionais e internacionais relacionadas com o setor marítimo, empresas e marítimos; e

.3 a utilização de mecanismos de recompensa e de incentivo destinados às companhias de navegação e aos marítimos no que diz respeito à melhoria da segurança e da prevenção da poluição.

13. Além disso, o Estado deve tomar medidas para identificar e eliminar a causa de quaisquer não conformidades, a fim de evitar a sua recorrência, incluindo:

.1 reexame e análise de não conformidades;

.2 aplicação das medidas corretivas necessárias; e

.3 reexame das medidas corretivas tomadas.

14. O Estado deve determinar as medidas necessárias para eliminar as causas de potenciais não conformidades, a fim de evitar a sua ocorrência.

PARTE 2 – ESTADOS DE BANDEIRA

15. Para cumprirem eficazmente as suas responsabilidades e deveres, os Estados de bandeira devem:

.1 criar políticas através da adoção de legislação nacional e de orientações que facilitem a aplicação e execução das prescrições de todas as convenções e protocolos relativos à segurança e à prevenção da poluição nos quais são Parte; e

.2 atribuir responsabilidades dentro da sua Administração para a atualização e a revisão das eventuais políticas pertinentes adotadas, na medida do necessário.

16. Os Estados de bandeira devem providenciar recursos e estabelecer processos para administrar um programa de segurança e de proteção ambiental, que, no mínimo, deve consistir no seguinte:

.1 instruções administrativas para a aplicação das regras e prescrições internacionais e para a elaboração e difusão das normas nacionais interpretativas que possam ser necessárias, designadamente no que respeita aos certificados emitidos por sociedades de classificação reconhecidas pelo Estado de bandeira em conformidade com as disposições da regra SOLAS XI-1/1 e por ele exigidos para comprovar o cumprimento das prescrições relativas à estrutura, máquinas e instalações elétricas e/ou outras prescrições das convenções internacionais em que o Estado de bandeira é parte ou conformidade com as prescrições nacionais do Estado de bandeira;

.2 cumprimento das prescrições dos instrumentos internacionais aplicáveis, utilizando um programa de auditoria e inspeção independente dos organismos administrativos que emitem os certificados exigidos e a documentação pertinente e/ou de qualquer entidade à qual o Estado tenha devolvido poderes para emitir os certificados exigidos e a documentação pertinente;

.3 cumprimento das prescrições relativas a normas internacionais de formação, certificação e serviço de quartos de marítimos. Entre estas contam-se:

.1 a formação, a avaliação da competência e a certificação dos marítimos;

.2 os certificados e autenticações que traduzem exatamente as competências dos marítimos, usando a terminologia própria e termos idênticos aos utilizados no documento relativo à lotação de segurança eventualmente emitido para o navio;

.3 uma investigação imparcial a qualquer irregularidade, por ato ou omissão, comunicada, suscetível de representar uma ameaça direta à salvaguarda da vida humana ou da propriedade no mar ou ao meio marinho, imputável a detentores de certificados ou autenticações emitidos pelo Estado;

.4 disposições relativas à revogação, suspensão ou anulação dos certificados ou autenticações emitidos pelo Estado sempre que se justifique e sempre que necessário para evitar fraudes; e

.5 disposições administrativas, incluindo as aplicáveis às atividades de formação, avaliação e certificação conduzidas sob a tutela de outro Estado, que permitam que o Estado de bandeira aceite a responsabilidade de garantir a competência dos comandantes, oficiais e outros marítimos que prestam serviço em navios autorizados a arvorar a sua bandeira;

.4 a realização de investigações em caso de acidentes e o tratamento adequado e atempado de casos de navios com anomalias identificadas; e

.5 a elaboração, documentação e disponibilização de orientações relativas às prescrições constantes dos instrumentos internacionais pertinentes que sejam consideradas satisfatórias pela Administração.

17. O Estado de bandeira deve assegurar que os navios autorizados a arvorar a sua bandeira dispõem de uma lotação suficiente e eficiente, tendo em conta as medidas pertinentes em vigor, como os princípios da lotação de segurança adotados pela Organização.

Delegação de poderes

18. No que diz respeito apenas aos navios autorizados a arvorar a sua bandeira, um Estado de bandeira que autorize uma organização reconhecida a, em seu nome, efetuar vistorias, inspeções e auditorias, emitir certificados e documentos, apor marcações nos navios e desempenhar outras funções oficiais previstas pelas convenções da Organização ou pela legislação nacional deve regulamentar essa(s) autorização(ões) em conformidade com as prescrições aplicáveis dos instrumentos internacionais de natureza obrigatória para:

.1 determinar que a organização reconhecida disponha de recursos adequados em termos de capacidade técnica, de gestão e de investigação para desempenhar as tarefas que lhe estão confiadas, de acordo com as normas mínimas para as organizações reconhecidas que agem em nome da Administração, estabelecidas nos instrumentos pertinentes da Organização;

.2 ter por base um acordo formal por escrito entre a Administração e a organização reconhecida, que, no mínimo, inclua os instrumentos pertinentes da Organização, ou disposições legais equivalentes, e que pode basear-se no modelo de acordo para a permissão das organizações reconhecidas que agem em nome da Administração;

.3 emitir instruções específicas quanto às medidas concretas a tomar quando se considere que um navio não está em condições de sair para o mar sem perigo para o próprio navio ou as pessoas a bordo, ou representa uma ameaça excessiva de danos para o meio marinho;

.4 facultar à organização reconhecida todos os instrumentos adequados de direito nacional, e respetivas interpretações, que confirmam efeito às disposições das convenções e especificar, apenas para aplicação aos navios autorizados a arvorar a sua bandeira, se algumas normas adicionais da Administração são mais exigentes do que as prescrições das convenções em algum aspeto; e

.5 exigir que a organização reconhecida mantenha registos, que fornecerão à Administração dados úteis para a interpretação das prescrições constantes dos instrumentos internacionais aplicáveis.

19. Nenhum Estado de bandeira deve autorizar as organizações reconhecidas a aplicarem a navios não autorizados a arvorar a sua bandeira requisitos decorrentes das suas próprias regras, prescrições e procedimentos de classificação, ou da execução de outros processos de certificação oficial, que sejam mais exigentes que os estabelecidos nas convenções e nos instrumentos obrigatórios da Organização.

20. O Estado de bandeira deve estabelecer ou participar num programa de supervisão dotado de recursos adequados para permitir a monitorização das suas organizações reconhecidas e a comunicação com elas, de modo a garantir o pleno cumprimento dos seus deveres internacionais através:

1. do exercício dos seus poderes para efetuar vistorias suplementares, com vista a garantir que os navios autorizados a arvorar a sua bandeira cumprem efetivamente as prescrições dos instrumentos internacionais aplicáveis;

.2 da realização das vistorias suplementares que considere necessárias para garantir que os navios autorizados a arvorar a sua bandeira cumprem as prescrições nacionais que complementam as prescrições internacionais; e

.3 da provisão de pessoal que conheça bem as regras e regulamentos do Estado de bandeira e das organizações reconhecidas e que esteja disponível para proceder à fiscalização efetiva dessas organizações.

21. O Estado de bandeira que nomeie inspetores para efetuarem vistorias e inspeções em seu nome deve regular essas nomeações, conforme necessário, de acordo com as orientações fornecidas no ponto 18, em particular as alíneas .3 e .4.

Garantia do cumprimento

22. O Estado de bandeira deve tomar todas as medidas necessárias para garantir a observância das regras e normas internacionais pelos navios autorizados a arvorar a sua bandeira e pelas entidades e pessoas sob a sua jurisdição, de modo a garantir o cumprimento dos seus deveres internacionais. Tais medidas podem incluir, *inter alia*:

.1 a proibição de saída para o mar dos navios autorizados a arvorar a sua bandeira até estarem em condições de o fazer em conformidade com o exigido pelas regras e normas internacionais;

.2 a inspeção periódica dos navios autorizados a arvorar a sua bandeira, com o objetivo de verificar se o estado real do navio e a sua tripulação estão conformes com os certificados que apresentam;

.3 o dever de o inspetor se certificar, durante a inspeção periódica referida no subponto .2, de que os marítimos afetos aos navios estão familiarizados com:

.1 as suas tarefas específicas; e

.2 a organização, as instalações, o equipamento e os procedimentos do navio;

.4 a garantia de que toda a tripulação do navio esteja em condições de coordenar eficazmente as suas atividades numa situação de emergência e no exercício das funções vitais para a segurança e a prevenção ou mitigação da poluição;

.5 a previsão, nas leis e regulamentos nacionais, de sanções suficientemente severas para desencorajar a violação das regras e normas internacionais pelos navios autorizados a arvorar a sua bandeira;

.6 ações judiciais – após a realização de uma investigação – contra os navios autorizados a arvorar a sua bandeira que tenham violado as regras e normas internacionais, independentemente do local onde tenha ocorrido a violação;

.7 prever nas leis e regulamentos nacionais sanções suficientemente severas para desencorajar a violação das regras e normas internacionais pelos detentores de certificados ou atos de confirmação emitidos sob a sua autoridade; e

.8 ações judiciais – após a realização de uma investigação – contra os detentores de certificados ou atos de confirmação que tenham violado as regras e normas internacionais, independentemente do local onde tenha ocorrido a violação.

23. O Estado de bandeira deve considerar a conveniência de elaborar e pôr em prática um programa de controlo e monitorização, conforme adequado, que tenha por objetivo:

.1 assegurar a realização de investigações imediatas e completas em caso de acidentes, com envio de um relatório à Organização, se for caso disso;

.2 recolher dados estatísticos, para que se possam efetuar análises de tendências e identificar os aspetos problemáticos; e

.3 corrigir atempadamente as anomalias e dar resposta pronta a alegados incidentes de poluição comunicados por Estados do porto ou Estados costeiros.

24. O Estado de bandeira deve ainda:

- .1 assegurar, através de legislação nacional, o respeito dos instrumentos internacionais aplicáveis;
- .2 prever um número adequado de efetivos qualificados para aplicar e dar execução à legislação nacional referida na alínea 15.1, incluindo pessoal para a realização de investigações e vistorias;
- .3 prever um número suficiente de efetivos qualificados ao serviço do Estado de bandeira para investigarem os incidentes em que navios autorizados a arvorar a sua bandeira tenham sido imobilizados pelo Estado do porto;
- .4 prever um número suficiente de efetivos qualificados ao serviço do Estado de bandeira para a investigação de incidentes em que a validade de um certificado ou de um ato de confirmação ou a competência dos titulares de certificados ou atos de confirmação emitidos sob a sua autoridade tenham sido postas em causa pelo Estado do porto; e
- .5 garantir a formação e a supervisão das atividades dos inspetores e investigadores ao seu serviço.

25. Quando um Estado de bandeira for informado de que um navio autorizado a arvorar a sua bandeira foi imobilizado pelo Estado do porto, o Estado de bandeira deve responsabilizar-se pela tomada das medidas corretivas adequadas para que o navio em causa passe de imediato a respeitar as convenções internacionais aplicáveis.

26. Um Estado de bandeira, ou uma organização reconhecida que aja em seu nome, só deve emitir ou confirmar um certificado internacional para um navio depois de se certificar de que esse navio cumpre todas as prescrições aplicáveis.

27. Um Estado de bandeira só deve emitir um certificado internacional de competência ou uma confirmação a uma pessoa depois de se certificar de que essa pessoa satisfaz todos os requisitos aplicáveis.

Inspetores do Estado de bandeira

28. O Estado de bandeira deve definir e documentar as responsabilidades, a autoridade e a interrelação de todo o pessoal que gere, efetua e verifica o trabalho relacionado com – e que afeta – a segurança e a prevenção da poluição.

29. O pessoal que efetua ou é responsável pelas vistorias, inspeções e auditorias a navios e companhias abrangidos pelos instrumentos internacionais obrigatórios pertinentes deve, no mínimo:

- .1 possuir qualificações adequadas, adquiridas numa instituição de estudos marítimos ou náuticos, e experiência relevante de serviço de mar na qualidade de oficial de navio certificado, ser titular ou ex-titular de um certificado de competência válido ao nível da gestão e ter mantido os seus conhecimentos técnicos dos navios e das suas operações desde a obtenção do certificado de competência; ou
- .2 possuir uma licenciatura ou grau equivalente, reconhecido pelo Estado de bandeira, obtida/o por uma instituição de ensino superior num domínio de engenharia ou ciências relevante; ou
- .3 possuir a acreditação como inspetor, adquirida através de um programa de formação formalizado que proporcione o nível de experiência e competência exigido nos pontos 29.1, 29.2 e 32.

30. O pessoal qualificado mencionado na alínea 29.1 deve ter prestado serviço de mar durante um período não inferior a três anos, na qualidade de oficial da secção de convés ou da secção de máquinas.

31. O pessoal qualificado mencionado na alínea 29.2 deve possuir experiência profissional de, pelo menos, três anos numa função pertinente.

32. Além disso, o referido pessoal deve possuir um conhecimento prático e teórico adequado dos navios e suas operações e das disposições dos instrumentos nacionais e internacionais pertinentes que lhe permita desempenhar as suas tarefas de inspetor do Estado de bandeira, obtido através de programas de formação formalizados.

33. O restante pessoal que presta assistência no desempenho de tais tarefas deve possuir habilitações e formação e ser objecto de uma supervisão proporcionais às tarefas que está autorizado a desempenhar.

34. Recomenda-se que a experiência anterior relevante no domínio de especialização em causa seja considerada uma vantagem; na falta de experiência anterior, a Administração deve proporcionar formação prática adequada.

35. O Estado de bandeira deve ter aplicado um sistema formalizado para a qualificação do pessoal e a atualização contínua dos seus conhecimentos, adequado às tarefas que o pessoal está autorizado a desempenhar.

36. Dependendo das funções a desempenhar, as qualificações devem incluir:

.1 conhecimento das regras e regulamentos nacionais e internacionais aplicáveis aos navios e às respetivas companhias, tripulação, carga e exploração;

.2 o conhecimento dos procedimentos a aplicar em vistorias, certificação, controlo e funções de investigação e de supervisão;

.3 a compreensão da finalidade e objetivos dos instrumentos internacionais e nacionais relativos à segurança marítima e à proteção do meio marinho, assim como dos programas conexos;

.4 a compreensão dos processos internos e externos, tanto a bordo como em terra;

.5 a competência profissional necessária para o desempenho eficaz e eficiente das tarefas atribuídas;

.6 consciência plena das questões de segurança em todas as circunstâncias, incluindo a sua própria segurança; e

.7 formação ou experiência nas várias tarefas a efetuar e, de preferência, também nas funções que irão ser avaliadas.

37. O Estado de bandeira deve emitir um documento de identificação ao inspetor, do qual este deve estar munido no exercício das suas funções.

Investigações do Estado de bandeira

38. As investigações no domínio da segurança marítima devem ser efetuadas por investigadores imparciais e objetivos, devidamente qualificados e competentes nas matérias relacionadas com o acidente. Sem prejuízo de qualquer acordo quanto ao Estado ou aos Estados que serão os Estados investigadores de segurança marítima, o Estado de bandeira deve disponibilizar investigadores qualificados para este efeito, independentemente do local onde ocorreu o acidente ou incidente.

39. Recomenda-se que o Estado de bandeira garanta que cada investigador possua conhecimentos profissionais e experiência prática nos domínios em que exerce as suas funções habituais. Adicionalmente, para dar assistência aos investigadores quando lhes são atribuídas tarefas distintas das habituais, recomenda-se que o Estado de bandeira garanta o acesso rápido a peritos nas seguintes áreas, conforme adequado:

- .1 navegação e regulamentos em caso de abalroamentos;
- .2 regras do Estado de bandeira relativas aos certificados de competência;
- .3 causas da poluição marinha;
- .4 técnicas de interrogatório;
- .5 recolha de provas; e
- .6 avaliação da influência do elemento humano.

40. Recomenda-se que todos os acidentes de que resultem lesões corporais que impliquem uma baixa laboral de três ou mais dias e todas as mortes resultantes de acidentes de trabalho e de acidentes com navios do Estado de bandeira sejam objeto de investigação e que os resultados da investigação sejam tornados públicos.

41. Os acidentes com navios devem ser investigados e comunicados em conformidade com os instrumentos internacionais aplicáveis, tendo em conta o Código de Investigação de Acidentes Marítimos, conforme alterado, e as orientações elaboradas pela Organização. O relatório da investigação, juntamente com as observações do Estado de bandeira, deve ser enviado à Organização, de acordo com as diretrizes atrás mencionadas.

Avaliação e revisão

42. O Estado de bandeira deve, periodicamente, avaliar os seus desempenhos no que respeita à aplicação dos processos administrativos, procedimentos e recursos necessários para cumprir os deveres que lhe incumbem por força das convenções nas quais é Parte.

43. Os elementos que permitirão avaliar o desempenho dos Estados de bandeira podem incluir, entre outros, as taxas de imobilização de navios no âmbito das inspeções pelo Estado do porto, os resultados das inspeções dos Estados de bandeira, as estatísticas de acidentes, os processos de comunicação e informação, as estatísticas das perdas anuais (excluindo as perdas totais construtivas) e outros indicadores de desempenho considerados adequados para determinar se o pessoal, os recursos e os procedimentos administrativos são adequados para o cumprimento dos deveres do Estado de bandeira.

44. Recomenda-se que sejam objeto de reexame periódico, entre outros, os seguintes aspetos:

- .1 índices de perda de navios e de acidentes, para identificar as tendências ao longo de determinados períodos de tempo;
- .2 número de casos verificados de navios imobilizados em relação à dimensão da frota;
- .3 número de casos verificados de incompetência ou irregularidades cometidas por detentores de certificados ou confirmações emitidos sob a autoridade do Estado de bandeira;
- .4 respostas aos relatórios ou intervenções relacionados com anomalias de Estados do porto;
- .5 investigações de acidentes graves e muito graves e ensinamentos deles retirados;

- .6 recursos financeiros, técnicos e outros mobilizados;
- .7 resultados das inspeções, vistorias e controlos dos navios da frota;
- .8 investigações a acidentes de trabalho;
- .9 número de incidentes e infrações ocorridos nos termos dos regulamentos internacionais aplicáveis em matéria de prevenção da poluição marítima; e
- .10 número de certificados, confirmações, aprovações, etc., suspensos ou revogados.»