



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 2 de junho de 2023
(OR. en)

10126/23

**Dossiê interinstitucional:
2023/0165(COD)**

**TRANS 221
MAR 80
OMI 47
CODEC 1016
IA 132
ILO 6**

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) 271 final
Assunto:	Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção pelo Estado do porto

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2023) 271 final.

Anexo: COM(2023) 271 final



Bruxelas, 1.6.2023
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção pelo Estado do porto

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

A presente proposta diz respeito a uma alteração da Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto¹.

A Diretiva 2009/16/CE (a seguir designada por diretiva) regula as inspeções de navios pelo Estado do porto a nível da UE. A inspeção de navios pelo Estado do porto (PSC) é um sistema de inspeção de navios estrangeiros em portos de Estados que não o Estado de bandeira por inspetores do PSC a fim de verificar se a competência do comandante, dos oficiais e da tripulação a bordo, o estado do navio e o respetivo equipamento cumprem as prescrições das convenções internacionais e, na União Europeia, o direito da UE aplicável. Como tal, o PSC é importante para garantir a segurança marítima e a proteção do meio marinho.

Devido à sua história e ao seu caráter internacional, o transporte marítimo desenvolveu uma estrutura reguladora específica. A nível mundial, o quadro jurídico internacional foi adotado sob a égide da Organização Marítima Internacional² (OMI) e as regras que regem as condições de trabalho e de vida a bordo dos navios são promulgadas por outra agência das Nações Unidas, a Organização Internacional do Trabalho (OIT).

A principal responsabilidade pelo controlo da conformidade dos navios com as normas da OMI e da OIT cabe ao Estado em que o navio está registado e cuja nacionalidade detém – o Estado de bandeira. No entanto, as regras do Estado de bandeira só se aplicam aos navios que arvoram essa bandeira. Continuam a existir Estados de bandeira dispostos a permitir que navios que não obedecem às normas operem sob a sua bandeira ou incapazes de aplicar as regras internacionais de forma adequada. Por conseguinte, muitas das convenções técnicas mais importantes da OMI contêm disposições que preveem a inspeção dos navios quando estes se deslocam a portos no estrangeiro, a fim de garantir a sua conformidade com os requisitos internacionais.

Para melhorar a eficácia, os Estados do porto que efetuam inspeções PSC começaram a coordenar sistematicamente o seu trabalho a nível regional. O Memorando de Acordo de Paris para a inspeção de navios pelo Estado do porto³ (a seguir designado por «MA de Paris»), elaborado em 1982, é a primeira de nove estruturas intergovernamentais em todo o mundo. Os 24 países membros do Espaço Económico Europeu (EEE) com portos marítimos, bem como o Canadá, a Federação da Rússia⁴ e o Reino Unido, são signatários do MA de Paris. A UE não é membro.

A Diretiva PSC incorpora os procedimentos e instrumentos do MA de Paris, tal como acordado em 2009. O MA de Paris e a Diretiva PSC baseiam-se nos conceitos de partilha de encargos e de inspeções focalizadas e harmonizadas. A Comissão, assistida pela Agência Europeia da Segurança

¹ JO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

² As regras internacionais incluem a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS 74), a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL 73/78), as Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos (STCW), a Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966, e a Convenção sobre os Regulamentos Internacionais para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972 (COLREG 72).

³ www.parismou.org.

⁴ Na sequência da invasão da Ucrânia, a adesão da Federação da Rússia ao Memorando de Acordo de Paris foi suspensa em maio de 2022.

Marítima (EMSA), fornece a todos os Estados-Membros do EEE e do MA de Paris o apoio técnico necessário para decidirem quais os navios a inspecionar e para comunicarem e partilharem os resultados das inspeções PSC através da base de dados THETIS (alojada pela EMSA), e a formação sobre a forma de efetuar as inspeções. Os Estados-Membros do EEE são também informados sobre os navios que estão programados para fazer escala nos seus portos através do sistema de intercâmbio de informações marítimas da União «SafeSeaNet»⁵, o que lhes permite planear as suas inspeções.

Os principais objetivos da Diretiva PSC são os seguintes:

- i) melhoria contínua da segurança e da proteção marítimas;
- ii) melhoria contínua da prevenção da poluição e do impacto ambiental;
- iii) melhoria contínua das condições de vida e de trabalho a bordo;
- iv) afastamento de distorções da concorrência.

Para o efeito, os elementos essenciais do regime PSC da UE são os seguintes:

- i) adotar uma abordagem harmonizada em matéria de inspeções e detenções;
- ii) que cada Estado-Membro assuma uma obrigação de inspeção anual;
- iii) selecionar navios para inspeção com base num perfil de risco do navio (SRP) para cada navio e
- iv) manutenção de registos e partilha de informações (base de dados das inspeções).

Desde a sua entrada em vigor, a diretiva foi alterada para aplicar a Convenção do Trabalho Marítimo de 2006 (CTM de 2006)⁶. Além disso, na UE, aplicam-se regras específicas aos *ferries* em serviços regulares⁷, aos requisitos em matéria de seguros⁸, ao controlo dos resíduos e dos resíduos da carga gerados em navios⁹, à reciclagem segura e ecológica dos navios¹⁰ e à monitorização, comunicação de informações e verificação (MCV) das emissões de gases com efeito de estufa (GEE)¹¹, sendo que as inspeções PSC verificam a execução destas regras. Para outros atos jurídicos da UE, como o controlo do teor de enxofre dos combustíveis navais, o PSC é igualmente utilizado para inspeção na grande

⁵ Trata-se de um sistema alojado e desenvolvido pela EMSA que permite aos Estados-Membros fornecer e receber informações relativas aos navios e às respetivas cargas perigosas. Prevê, nomeadamente, a identificação, a posição e o estado de um navio; horário de partida e de chegada; relatórios de incidentes, pormenores sobre cargas perigosas.

⁶ Diretiva 2013/38/UE, de 12 de agosto de 2013, que altera a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (JO L 218 de 14.8.2013, p. 1).

⁷ Diretiva (UE) 2017/2110 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de novembro de 2017, relativa a um sistema de inspeções para a segurança da exploração de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares, e que altera a Diretiva 2009/16/CE e revoga a Diretiva 1999/35/CE do Conselho (JO L 315 de 30.11.2017, p. 61).

⁸ Diretiva 2009/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos (JO L 131 de 28.5.2009, p. 128).

⁹ Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, que altera a Diretiva 2010/65/UE e revoga a Diretiva 2000/59/CE (JO L 151 de 7.6.2019, p. 11).

¹⁰ Regulamento (UE) n.º 1257/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativo à reciclagem de navios e que altera o Regulamento (CE) n.º 1013/2006 e a Diretiva 2009/16/CE (JO L 330 de 10.12.2013, p. 1).

¹¹ Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

maioria dos Estados-Membros da UE¹². A inspeção de navios pelo Estado do porto na UE baseia-se em grande medida nas regras e procedimentos do MA de Paris, mas estas disposições da UE não se aplicam aos signatários do MA de Paris não pertencentes ao EEE.

Em 2018, a diretiva foi objeto de uma avaliação *ex post* e de um balanço de qualidade da legislação no domínio do transporte marítimo (juntamente com outros atos legislativos da UE). Desde a sua entrada em vigor, a diretiva tem sido objeto de um acompanhamento por parte da Comissão, que identificou as seguintes questões problemáticas:

- 1) os atuais requisitos da UE não estão alinhados com as novas regras internacionais obrigatórias e os novos procedimentos acordados a nível regional (Organização Marítima Internacional – OMI e MA de Paris);
- 2) os atuais requisitos da UE não se aplicam aos navios de pesca – determinadas convenções internacionais aplicáveis aos navios de pesca de comprimento superior a 24 metros, que poderiam ser aplicadas pelo PSC, não são inspecionadas ou não são inspecionadas de forma coordenada;
- 3) a distribuição das inspeções PSC pelos portos da UE é desigual;
- 4) a atual configuração do perfil de risco do navio e do mecanismo de seleção utilizado para selecionar os navios para inspeção não está atualizada;
- 5) o sistema está demasiado dependente de um sistema complicado de certificados em papel, e
- 6) os procedimentos são inadequados e inflexíveis, e os recursos do PSC são insuficientes (competências, formação).

Os problemas identificados aplicam-se em toda a UE e têm as mesmas causas subjacentes. Na ausência de uma ação da UE, os Estados-Membros correm o risco de trabalhar de forma descoordenada e não harmonizada. É evidente o interesse da UE em melhorar a diretiva para resolver os problemas identificados.

Neste contexto, a Comissão elaborou uma proposta de alteração da Diretiva 2009/16/CE. Os objetivos específicos da proposta são:

- Atualizar e alinhar a legislação da UE com as regras e procedimentos internacionais, estabelecidos pela OMI/OIT ou pelo MA de Paris;
- Proteger os navios de pesca, a sua tripulação e o ambiente. Os navios de pesca de maior dimensão de comprimento superior a 24 metros não são abrangidos no âmbito da inspeção de navios pelo Estado do porto. Um sistema voluntário de controlo para este tipo de navios deverá aumentar o nível de cumprimento das normas internacionais de segurança e de proteção do ambiente aplicáveis a estes navios;
- Assegurar uma maior adoção de soluções digitais. Em particular, incentiva a adoção e a utilização de certificados oficiais eletrónicos, associando a sua utilização ao perfil de risco do navio utilizado para identificar e selecionar os navios a inspecionar.

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

- Assegurar uma abordagem eficiente e harmonizada para a realização das inspeções PSC. Tal inclui uma melhor seleção dos navios a inspecionar, reestruturando aspetos desatualizados do perfil de risco do navio e acrescentando-lhe novos componentes.

Por razões de clareza e coerência, a presente proposta atualiza igualmente numerosas definições e referências a legislação da UE e a regras da OMI conexas.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

A proposta é plenamente coerente com a Diretiva 2009/18/CE¹³ relativa à investigação de acidentes marítimos e com a Diretiva 2009/21/CE¹⁴ relativa às obrigações do Estado de bandeira. As três diretivas comunitárias relativas à segurança marítima baseiam-se nas regras e normas estabelecidas pela OMI a nível internacional e, no seu conjunto, constituem a base do sistema comunitário de garantia da segurança das operações marítimas nas águas da UE.

- **Coerência com outras políticas da UE**

A proposta cumpre o Programa Legislar Melhor da Comissão, assegurando que a legislação em vigor é simples e clara, não cria encargos desnecessários e acompanha a evolução política, social e tecnológica. A presente proposta e as propostas conexas destinadas à revisão de outras diretivas relativas à segurança marítima também integram e interagem de forma significativa com o acervo comunitário que rege a segurança marítima, que inclui elementos como o sistema de acompanhamento e de informação do tráfego de navios da UE (SafeSeaNet)¹⁵, o Regulamento que institui a EMSA¹⁶, a Diretiva relativa à segurança dos navios de pesca¹⁷, a legislação da UE relacionada com organizações reconhecidas¹⁸, a Diretiva-Quadro Estratégia Marinha¹⁹ e outra legislação ambiental da UE²⁰.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A base jurídica da diretiva de alteração é o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE, que prevê medidas destinadas a melhorar a segurança dos transportes e disposições específicas para o transporte marítimo.

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

Uma vez que, nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do TFUE, os instrumentos internacionais no domínio do PSC são da competência exclusiva da UE, o princípio da subsidiariedade não se aplica nem a esses instrumentos nem às regras da UE que aplicam esses acordos.

¹³ JO L 131 de 28.5.2009, p. 114.

¹⁴ JO L 131 de 28.5.2009, p. 132.

¹⁵ Diretiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

¹⁶ JO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

¹⁷ JO L 34 de 9.2.1998, p. 1.

¹⁸ Regulamento (CE) n.º 391/2009 relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção dos navios (JO L 131 de 28.5.2009, p. 11) e Diretiva 2009/15/CE relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios e para as atividades relevantes das administrações marítimas (JO L 131 de 28.5.2009, p. 47).

¹⁹ JO L 164 de 25.6.2008, p. 19.

²⁰ Nomeadamente a Diretiva 92/43/CEE («Diretiva *Habitats*»), a Diretiva 2009/147/CE («Diretiva Aves da UE») e a Diretiva (UE) 2019/904 («Diretiva Plásticos de Uso Único»).

- **Proporcionalidade**

A Comissão preparou a proposta para refletir os últimos desenvolvimentos a nível internacional e os resultados da avaliação *ex post* e dos procedimentos do REFIT de 2018. A Comissão realizou igualmente uma avaliação de impacto destinada a identificar e avaliar medidas alternativas para alcançar os mesmos objetivos.

O objetivo da alteração proposta é melhorar a segurança marítima, através de um sistema atualizado, coerente e harmonizado de inspeções PSC em toda a UE, a fim de identificar os navios com desempenho inferior e melhorar assim a segurança e o desempenho ambiental dos navios que operam nas águas da UE. A Comissão considera adequado alargar o âmbito de aplicação do PSC aos navios de pesca de maiores dimensões, o que é considerado proporcionado, uma vez que será voluntário para os Estados-Membros que desejem efetuar este tipo de inspeção. Tal medida deverá melhorar a segurança, o ambiente e as condições de trabalho e de vida no setor das pescas. A transição para a digitalização e a utilização de certificados eletrónicos gerará custos, mas estes serão limitados e compensados pelos benefícios esperados em termos de maior segurança e impacto na eficiência que se prevê que gerem. Dada a natureza internacional do setor, não existe qualquer medida alternativa para alcançar estes resultados de uma forma mais eficaz e eficiente.

- **Escolha do instrumento**

Uma vez que a proposta apenas exige a introdução de várias alterações no que diz respeito à Diretiva 2009/16/CE, o instrumento jurídico mais adequado é uma diretiva modificativa.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

A avaliação *ex post* do REFIT de 2018 e o balanço de qualidade da legislação no domínio do transporte marítimo concluíram que, embora a diretiva restrinja, em certa medida, a flexibilidade do MA de Paris, acrescenta valor, ao combinar um quadro de inspeção pelo Estado do porto com um mecanismo de execução legal, a fim de garantir uma aplicação correta e coerente nos Estados-Membros. Tal deu origem a uma pressão no sentido do desempenho e da melhoria contínua e, por conseguinte, a uma melhor afetação de recursos a nível dos Estados-Membros para a inspeção de navios pelo Estado do porto. A avaliação concluiu que a diretiva contribuiu para os objetivos pretendidos de melhorar a segurança marítima, a proteção do transporte marítimo e a prevenção da poluição, e de garantir melhores condições de trabalho e de vida a bordo.

A EMSA tem apoiado o regime de inspeção de navios pelo Estado do porto de formas importantes. Mais de dois terços dos Estados-Membros da UE/EEE que efetuam inspeções utilizam exclusivamente a plataforma THETIS para selecionar os navios a inspecionar. O papel da EMSA na gestão e atualização da THETIS, bem como a formação de inspetores prestada pela EMSA para harmonizar as inspeções em toda a região do MA de Paris, foram também considerados muito importantes.

Além disso, a Comissão e a EMSA acompanharam continuamente a aplicação da diretiva. Uma vez que os relatórios de inspeção PSC devem ser carregados na THETIS assim que uma inspeção é concluída, a EMSA tem uma visão geral detalhada e quase em tempo real de todas as inspeções realizadas. A EMSA também disponibiliza um serviço de apoio e assistência técnica aos Estados-Membros que necessitem de assistência e efetua visitas aos Estados-Membros do EEE para verificar a conformidade.

No entanto, o balanço de qualidade da legislação no domínio do transporte marítimo e a análise horizontal da EMSA identificaram várias áreas que poderiam ser melhoradas no regime PSC.

- **Consultas das partes interessadas**

As atividades de consulta principais incluíram:

- Quatro entrevistas exploratórias com representantes a nível da UE das principais partes interessadas, nomeadamente para situar e aperfeiçoar a definição global do problema e as possíveis opções legislativas.
- Entre 7 de setembro de 2021 e 6 de outubro de 2021, decorreu um inquérito específico às partes interessadas, organizado pelo consultor responsável pelo estudo de apoio externo à avaliação de impacto. O inquérito foi enviado às principais partes interessadas com pedidos de informação específicos, em particular para apoiar a avaliação dos impactos de eventuais medidas políticas.
- O consultor responsável pelo estudo de apoio externo à avaliação de impacto realizou 22 entrevistas específicas, de 13 de julho de 2021 a 16 de setembro de 2021, com as principais partes interessadas, a fim de satisfazer pedidos de informação específicos, nomeadamente para apoiar a avaliação dos impactos de possíveis medidas políticas.
- Atividades de consulta adicionais organizadas pela DG MOVE e pelo consultor responsável pelo estudo de apoio externo à avaliação de impacto, a fim de consultar os Estados-Membros e as principais partes interessadas para obter os seus pontos de vista sobre as diferentes medidas políticas e para validar os resultados emergentes e finais do estudo de apoio à avaliação de impacto em termos de quantificação dos impactos. Estas atividades tiveram lugar durante reuniões do comité de diálogo setorial da UE sobre os transportes marítimos (16 de abril de 2021, 23 de setembro de 2021 e 16 de dezembro de 2021), do comité de diálogo setorial da UE sobre a pesca marítima (29 de janeiro de 2021, 8 de março de 2021 e 16 de novembro de 2021), do comité de diálogo setorial da UE sobre os portos (19 de novembro de 2021), uma reunião informal Diretores dos Transportes Marítimos da UE/EEE (30 de novembro de 2021), reuniões virtuais e presenciais do Comité de Inspeção de Navios do Estado do Porto do MA de Paris (maio de 2021 e maio de 2022), reuniões do Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios da UE (17 de maio de 2021, 11 de novembro de 2021 e 31 de maio de 2022).

As informações recolhidas junto das partes interessadas foram fundamentais para permitir à Comissão aperfeiçoar a conceção das opções políticas, bem como avaliar os respetivos impactos económicos, sociais e ambientais. Permitiu à Comissão comparar as opções e determinar qual a que apresenta a melhor relação custo/benefício para a sociedade e contribuir para a criação de um mecanismo de inspeção de navios pelo Estado do porto mais eficaz e eficiente, que vise melhor os navios que não obedecem às normas. As conclusões desses processos complementaram a pesquisa documental realizada no âmbito dos trabalhos do estudo de apoio externo.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

A presente revisão baseia-se principalmente nos dados recolhidos durante a avaliação *ex post* de 2018 e o balanço de qualidade da legislação no domínio do transporte marítimo previamente referidos.

A preparação da presente proposta exigiu igualmente o contributo de peritos da Comissão e da EMSA para a formulação específica de definições técnicas e uma redação jurídica clara.

- **Avaliação de impacto**

A avaliação de impacto analisou três opções políticas de revisão da diretiva, com base nos seguintes princípios orientadores:

- 1) A necessidade de atualizar e alinhar a diretiva com os instrumentos internacionais;
- 2) A possibilidade de resolver o problema específico da frota de navios de pesca, prevendo um regime específico PSC para tais navios;
- 3) Maior digitalização dos métodos PSC para permitir inspeções PSC mais bem preparadas e mais focalizadas – a diretiva deve facilitar e incentivar a utilização de certificados oficiais eletrónicos;
- 4) Uma abordagem eficaz e harmonizada das inspeções PSC, com base na experiência adquirida com a aplicação da diretiva, e uma melhor seleção dos navios a inspecionar.

A opção A propõe uma série de alterações à diretiva de forma a melhor concretizar o objetivo de melhorar a segurança marítima e prevenir a poluição. Tal opção visa principalmente manter a diretiva alinhada com os instrumentos jurídicos internacionais. A maioria das outras alterações propostas são medidas não regulamentares sob a forma de recomendações, orientações e seminários organizados pela Comissão e/ou pela EMSA.

A opção B estabelece um equilíbrio entre dar flexibilidade às administrações do PSC e a harmonização. Propõe-se um sistema voluntário PSC para os Estados-Membros que pretendam efetuar inspeções de navios de pesca com dimensões superiores a 24 metros, em paralelo (mas fora) da atual diretiva. Inclui também o fornecimento de orientações, a formação da EMSA e uma base de dados de inspeções da EMSA para identificar os navios e comunicar as inspeções. Incentiva a utilização de certificados eletrónicos, associando-os ao perfil de risco do navio.

A opção C implica o maior aumento da carga administrativa para as administrações PSC, mas assegurará também o maior nível de harmonização das inspeções. A proposta incorporaria plenamente na Diretiva o PSC de navios de pesca com dimensões superiores a 24 metros, com impacto nos proprietários/operadores desses navios e nas administrações das inspeções PSC dos Estados-Membros. A diretiva tornaria obrigatória a utilização de certificados eletrónicos e preveria a eliminação gradual dos certificados em papel até 2035.

A avaliação de impacto foi apresentada ao Comité de Controlo da Regulamentação para aprovação, em julho de 2022. O Comité emitiu um parecer positivo com reservas. O documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha a presente proposta legislativa aborda as observações formuladas pelo Comité.

- Aplicação da abordagem «entra um, sai um»

Não foram identificados custos adicionais (administrativos ou de adaptação) para as empresas ou os cidadãos.

- **Adequação da regulamentação e simplificação (REFIT)**

A iniciativa é relevante para o programa REFIT da Comissão, na medida em que procura alinhar e simplificar a legislação em matéria de segurança marítima, melhorar o perfil de segurança (em particular do segmento da frota de navios de pesca de maiores dimensões) e ajudar as autoridades dos Estados-Membros a cumprirem as suas obrigações de inspeção e comunicação.

Além disso, a opção política preferida inclui aspetos de simplificação, uma vez que clarificará as situações e circunstâncias em que as inspeções PSC podem não ser realizadas, quer por razões operacionais normais, quer em casos de força maior. Prevê-se que aumente a harmonização e a normalização em toda a UE através da prestação de assistência pela EMSA às autoridades nacionais PSC com formação sobre a forma de realizar inspeções de navios de pesca estrangeiros e através da disponibilização de uma base de dados de inspeção específica para visar e seleccionar navios para inspeção e para registar e partilhar os resultados das inspeções.

- **Direitos fundamentais**

A proposta não tem implicações na protecção dos direitos fundamentais.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A proposta gera custos líquidos atuais de 6 479 milhões de EUR para o orçamento da União ao longo do período 2025-2050. O impacto orçamental da proposta é descrito mais pormenorizadamente na ficha financeira legislativa anexa à presente proposta para fins de informação. O impacto orçamental da proposta já está contemplado na proposta da Comissão de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à Agência Europeia da Segurança Marítima e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1406/2002.

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

Foram identificadas disposições de controlo e informação adequadas. A EMSA desempenha um papel importante neste processo, uma vez que é responsável pelo desenvolvimento e funcionamento dos sistemas de dados eletrónicos para o transporte marítimo, em particular a base de dados da THETIS para a definição de objetivos e relatórios de inspeção.

A aplicação pode ser monitorizada através da monitorização da base de dados da THETIS pela Comissão e/ou pela EMSA, a fim de verificar se os navios são corretamente seleccionados para inspeção, se as inspeções são efetuadas de forma correta e se os relatórios de inspeção são carregados na base de dados. A EMSA realiza igualmente ciclos de visitas aos Estados-Membros para verificar as operações no terreno, no âmbito do seu papel de apoio à Comissão²¹. Os Estados-Membros terão de dispor de um sistema de gestão da qualidade (SGQ) para certificar que a sua organização, políticas, processos, recursos e documentação são adequados para alcançar os seus objetivos. Tal terá de ser certificado e posteriormente sujeito a auditorias periódicas. Os Estados-Membros terão de partilhar com a Comissão/EMSA os resultados das auditorias anuais realizadas pelo organismo acreditado, de modo que as autoridades nacionais de inspeção de navios pelo Estado do porto possam conservar a sua certificação do SGQ.

²¹ A EMSA efetua essas visitas nos termos do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1406/2002 que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima no âmbito das suas funções principais; por conseguinte, não se preveem custos adicionais.

Dado que o ciclo completo das visitas de controlo da EMSA deve durar cinco anos²², propõe-se que o ciclo de avaliação da diretiva seja fixado em intervalos de sete anos.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

Não são necessários documentos explicativos, uma vez que a proposta tem por objetivo simplificar e clarificar o regime vigente.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

O considerando 11 incentiva todos os Estados-Membros da UE elegíveis (Espanha, Grécia, França, Croácia, Itália e Eslovénia) a aderirem como membros do Memorando de Entendimento do Mediterrâneo para a inspeção de navios pelo Estado do porto, a fim de melhorar a qualidade e a quantidade das inspeções de navios pelo Estado do porto efetuadas na bacia mediterrânica.

O artigo 1.º do projeto de diretiva de alteração constitui a sua parte principal e contém alterações a numerosas disposições da Diretiva 2009/16/CE.

Objetivo, definições e âmbito de aplicação

No ponto 1, o artigo 2.º é alterado e o âmbito de aplicação da diretiva é parcialmente alargado, a fim de incluir um determinado número de convenções internacionais no âmbito de aplicação das inspeções de navios pelo Estado do porto. Trata-se da Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios (Convenção das Águas de Lastro) e da Convenção Internacional de Nairobi sobre a Remoção dos Destroços (Convenção de Nairobi), ambas em vigor e adotadas como instrumentos pertinentes pelo MA de Paris.

No ponto 2, o âmbito de aplicação é alterado de modo que os navios de pesca comprimento superior a 24 metros possam ser inspecionados ao abrigo da PSC pelos Estados-Membros que desejem realizar tais inspeções.

Obrigações de inspeção

O ponto 3 altera a obrigação de inspeção (a chamada «repartição equitativa») e a forma como esta é calculada e cumprida pelos Estados-Membros. Atualmente, a obrigação de inspeção baseia-se numa média móvel de três anos de todas as inspeções efetuadas na região do MA de Paris. Significa que, quando os Estados-Membros inspecionam um número significativamente superior de navios do que o previsto na sua obrigação de inspeção, isso irá, ao longo do tempo, aumentar cumulativamente a obrigação de inspeção para todos os Estados-Membros. A EMSA calculou este aumento em 1-2 % por ano. Esta medida tem por objetivo resolver este encargo adicional e desnecessário para os Estados-Membros.

Os pontos 4 e 5 alinham a diretiva com as alterações introduzidas no MA de Paris no que respeita à obrigação de inspeção e permitem uma maior flexibilidade para as inspeções não realizadas (por motivos operacionais ou de força maior).

O ponto 6 altera igualmente a diretiva para permitir uma maior flexibilidade no caso de inspeções não realizadas e para respeitar a obrigação de inspeção.

²² Tal como previsto na metodologia para as visitas da EMSA aos Estados-Membros, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

Casos de força maior

O ponto 7 aborda a questão da falta de flexibilidade do regime PSC em casos de crise ou de acontecimentos imprevistos, como a pandemia de COVID-19. A fim de tornar o regime mais resistente, é introduzido um novo artigo 8.º-A. A medida confere maior flexibilidade aos Estados-Membros, uma vez que lhes permite não efetuar inspeções em casos de força maior, desde que a inspeção não efetuada seja registada e o motivo para a mesma seja documentado.

Notificação prévia de chegada

Os pontos 8 e 10 alinham a diretiva com as alterações do MA de Paris, suprimindo a obrigação de comunicação de 72 horas para os navios elegíveis para uma inspeção alargada, prevista no artigo 9.º e no anexo III. Os pontos 16 e 23 refletem a supressão do artigo 9.º e do anexo III.

Parâmetros ambientais

O ponto 9 estabelece os parâmetros ambientais que serão tidos em conta para estabelecer o perfil de risco do navio utilizado para selecionar os navios a inspecionar.

Inspeções alargadas

O ponto 10 prevê que, devido à sua complexidade, as inspeções alargadas de navios devem ser efetuadas por mais de um inspetor do Estado do porto.

Recusa de acesso

Os pontos 12 e 13 alteram a diretiva para a alinhar com as alterações adotadas pelo MA de Paris no que se refere ao procedimento de recusa de acesso (proibição) e à possibilidade de interditar navios que constam das listas cinzenta ou branca do MA de Paris (proibição sem bandeira), bem como às disposições relativas à violação da ordem de detenção ou quando o navio detido não se dirige a um estaleiro de reparação acordado.

Formação EMSA

O ponto 14 estabelece as possibilidades de a EMSA dar formação aos Estados-Membros da UE para que estes possam cumprir melhor as suas responsabilidades nos termos da diretiva, tendo em conta o alargamento do âmbito de aplicação da PSC e a melhoria do âmbito e do tipo de formação.

Nesta base, a EMSA (juntamente com os Estados-Membros e o MA de Paris) desenvolverá um novo programa de formação e desenvolvimento profissional para inspetores, que será composto por um i) programa de competências e um ii) regime de desenvolvimento profissional. Uma vez implementados estes aspetos, a agência deve identificar e satisfazer novas necessidades de formação para alterar os currículos, os programas de estudo e o conteúdo do programa de formação e desenvolvimento profissional dos inspetores, em especial, no que respeita às novas tecnologias e às obrigações adicionais decorrentes das novas convenções da OMI.

Base de dados, partilha de informações e certificados eletrónicos

O ponto 15 altera a diretiva para clarificar e fixar o prazo em que as notificações de chegada e partida dos navios devem ser comunicadas ao SafeSeaNet. O artigo 24.º, n.º 2, da diretiva exige que os

Estados-Membros assegurem que estes dados sejam «transferidos num prazo razoável para a base de dados de inspeção». A diretiva será alterada para incluir o conceito de tempo razoável, de modo que a comunicação das horas reais de chegada e de partida seja feita no prazo de três horas. Prevê igualmente que todos os relatórios de inspeção PSC sejam validados por uma pessoa (outro inspetor do Estado do porto ou um supervisor) que não o inspetor que efetuou a inspeção antes de o relatório de inspeção ser transferido para a base de dados.

O ponto 16 altera a diretiva para aditar um novo artigo que prevê e incentiva a utilização de certificados eletrónicos. Os certificados basear-se-iam num modelo comum e utilizariam um instrumento de validação e um repositório comuns a nível da UE, que associariam a utilização de certificados eletrónicos ao perfil de risco do navio. Esta medida incentivará a emissão de certificados eletrónicos pelos Estados de bandeira ou por organizações reconhecidas (OR) que atuem em seu nome (permitindo simultaneamente que continuem a ser utilizados na PSC), recompensando esses certificados eletrónicos com pontos (acrescentando um parâmetro ao perfil de risco do navio) para que sejam considerados navios de baixo risco e, por conseguinte, menos visados pelas inspeções PSC.

Sistema de gestão da qualidade

O ponto 18 altera a diretiva para exigir que os Estados-Membros desenvolvam e apliquem um sistema de gestão da qualidade (SGQ) para as atividades PSC da sua administração marítima. Tal deverá permitir que as administrações acompanhem a complexidade e os requisitos crescentes das inspeções PSC, a fim de permitir um melhor controlo da qualidade e assinalar problemas como a afetação de recursos. Aplicar-se-á a todos os Estados do porto que ainda não tenham um SGQ certificado externamente para as suas operações de PSC.

Atos delegados

O ponto 19 estabelece que a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados para atualizar a lista de convenções prevista no artigo 2.º, n.º 1, se essas convenções foram adotadas como instrumento relevante pelo MA de Paris e para alterar o anexo VI a fim de acrescentar e/ou atualizar a lista de procedimentos e orientações relativos à inspeção de navios pelo Estado do porto adotada pelo MA de Paris.

Competências de alteração

O ponto 20 prevê que todas as atualizações dos instrumentos pertinentes da OMI enumerados no artigo 2.º, n.º 1, estão sujeitas à cláusula geral de não regressão, nos termos da qual, se ocorrerem alterações a nível internacional, as garantias proporcionadas pelo instrumento da UE manter-se-ão, pelo menos, no nível atual.

Regras de execução

O ponto 21 estabelece que, ao adotar atos de execução, a Comissão deve ter especificamente em conta o papel e as competências do MA de Paris e que esses atos devem ter em conta as competências e a experiência adquiridas com o sistema de inspeção na União.

Reexame da aplicação

O ponto 22 prevê que a Comissão apresente uma análise da aplicação da diretiva alterada dez anos após a sua adoção. Tal tem em conta o tempo necessário para a transposição e o facto de um ciclo de revisão da EMSA de visitas aos Estados-Membros demorar normalmente não menos de cinco anos.

Perfil de risco do navio (SRP) – Certificados e documentos

Os pontos 23 e 24 alteram os anexos I e II no que respeita ao perfil de risco do navio (SRP). O SRP é alterado para ter em conta as alterações já acordadas, em princípio, pelo MA de Paris. Trata-se, nomeadamente, i) dos pontos de ponderação aplicados a certos tipos de navios e ii) do sistema de auditoria da OMI, que deixou de ser um sistema voluntário e foi substituído por um fator de ponderação que tem em conta o facto de o Estado de bandeira ter ou não ratificado as convenções internacionais.

O SRP é igualmente alterado para os navios de carga e de passageiros com arqueação bruta superior a 5000 GT (considerados os mais poluentes), para os quais o SRP terá em conta o indicador de intensidade de carbono da OMI do navio. Para todos os navios elegíveis para a inspeção de navios pelo Estado do porto, ajusta o fator de ponderação de modo a atribuir maior importância às anomalias ambientais (MARPOL, Convenção para a Gestão das Águas de Lastro e Convenção Internacional relativa ao Controlo dos Sistemas Antivegetativos Nocivos nos Navios) registadas relativamente a esse navio em inspeções PSC anteriores efetuadas na região do MA de Paris. As anomalias e as detenções recodificadas estão relacionadas apenas com as convenções internacionais (os chamados instrumentos pertinentes), de modo que o SRP revisto seja aplicável em toda a região do MA de Paris e não apenas nos Estados-Membros da UE. Será igualmente aditado um parâmetro para incentivar os Estados de bandeira dos navios elegíveis para PSC a utilizar certificados eletrónicos.

Certificados

O ponto 26 atualiza as listas de certificados oficiais e outros documentos do anexo IV a verificar durante as inspeções, em conformidade com as prescrições da OMI, conforme previamente acordado no MA de Paris.

Procedimentos e orientações relativas às inspeções

Para permitir um sistema atualizado e harmonizado de inspeção de navios pelo Estado do porto em toda a União, o ponto 26 atualiza o anexo VI relativo às orientações para as inspeções e às instruções do MA de Paris a seguir durante as inspeções, na sua versão atualizada.

Recusa de acesso

O ponto 28 atualiza o anexo VIII relativo aos procedimentos de recusa de acesso (proibição) referidos no artigo 16.º, a fim de os alinhar com as alterações já acordadas no MA de Paris.

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção pelo Estado do porto

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu ²³,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões ²⁴,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho²⁵ estabelece regras relativas ao sistema de inspeções pelo Estado do porto, segundo o qual os navios elegíveis que fazem escala nos portos da União são inspecionados para verificar se a competência da tripulação a bordo e o estado do navio e do seu equipamento cumprem as prescrições das convenções internacionais sobre a segurança da vida humana no mar e a proteção do meio marinho.
- (2) A Diretiva 2009/16/CE baseia-se na estrutura intergovernamental voluntária pré-existente do Memorando de Acordo de Paris para a inspeção de navios pelo Estado do porto (MA de Paris) e nas noções de partilha dos encargos de inspeção, de seleção de navios para inspeção com base no risco, de inspeções harmonizadas e de partilha dos resultados das inspeções.
- (3) Desde a entrada em vigor da Diretiva 2009/16/CE, verificaram-se alterações no quadro regulamentar internacional (em particular no MA de Paris e na Organização Marítima Internacional) e desenvolvimentos tecnológicos. Importa ter em conta essas alterações, bem como a experiência adquirida com a aplicação da Diretiva 2009/16/CE.
- (4) Desde 2011, entraram em vigor e foram ratificadas pelos Estados-Membros várias convenções internacionais. Trata-se da Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios (Convenção das Águas de Lastro) e da Convenção Internacional de Nairobi sobre a Remoção dos Destroços (Convenção de Nairobi). Por conseguinte, devem ser incluídas na lista das convenções abrangidas pela Diretiva 2009/16/CE para que possam ser aplicadas no âmbito do regime de inspeção de navios pelo Estado do porto.

²³ JO C de , p. .

²⁴ JO C de , p. .

²⁵ JO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

- (5) A fim de permitir um sistema atualizado e harmonizado de inspeção de navios pelo Estado do porto, é necessário dispor de uma forma mais rápida de atualizar a lista das convenções internacionais aplicadas pela inspeção de navios pelo Estado do porto sem necessidade de alterar a diretiva no seu conjunto. Por conseguinte, logo que uma convenção internacional entre em vigor – o que significa que atingiu um nível de ratificação acordado – e na sequência da sua adoção pelos membros do MA de Paris como instrumento relevante, a lista de convenções da diretiva deve ser atualizada pela Comissão.
- (6) Devido à sua pequena dimensão, a maioria dos navios de pesca na UE opera em águas territoriais e não é suscetível de ser inspecionada em portos estrangeiros. Significa que, em geral, apenas os grandes navios de pesca de comprimento superior a 24 metros (que são também os navios de pesca mais sujeitos às convenções internacionais) são suscetíveis de navegar em águas internacionais e fazer escala em portos diferentes dos do país em que estão registados e, por conseguinte, estar sujeitos ao PSC. Dado que a maior parte das convenções internacionais aplicáveis aos navios de pesca de maiores dimensões são diferentes das que são atualmente aplicadas através da inspeção de navios pelo Estado do porto e para evitar efeitos colaterais indesejáveis no atual sistema de inspeção de navios pelo Estado do porto, é proposto um sistema paralelo de inspeção pelo Estado do porto para os navios de pesca.
- (7) Contudo, devido aos padrões de pesca, nem todos os Estados-Membros da UE são visitados por estes navios de pesca de maiores dimensões. Por conseguinte, propõe-se um sistema voluntário para os Estados-Membros da UE que desejem efetuar estas inspeções e que seja distinto do atual regime de inspeção de navios pelo Estado do porto, a fim de permitir a flexibilidade e a forma como as normas são desenvolvidas no âmbito da inspeção de navios pelo Estado do porto. Tal sistema de inspeção pelo Estado do porto dos navios de pesca de comprimento superior a 24 metros pode, pois, ser desenvolvido organicamente pelos Estados-Membros, pelo MA de Paris e pela Comissão.
- (8) O mecanismo de repartição equitativa prevê uma distribuição dos encargos de inspeção entre os Estados-Membros do MA de Paris. A cada Estado-Membro é atribuído um determinado número de inspeções – a sua obrigação de inspeção ou «repartição equitativa» – a realizar todos os anos. A elegibilidade para a inspeção é determinada principalmente pelo período de tempo decorrido desde a última inspeção. Os navios da Prioridade II podem ser inspecionados, enquanto os navios da Prioridade I devem ser inspecionados.
- (9) Os Estados-Membros são autorizados a não efetuar um certo número de inspeções «prioritárias» e, ainda assim, cumprir a sua obrigação de inspeção. No entanto, para alguns Estados-Membros, o número de escalas de navios que efetivamente ocorrem num determinado ano pode ser superior ou inferior à obrigação de inspeção atribuída. Um método alternativo de cumprimento da obrigação de repartição equitativa para estes Estados-Membros (sobrecarregados ou subcarregados) foi considerado pouco flexível, pelo que é necessário alinhar as disposições em causa com as disposições revistas do MA de Paris.
- (10) Os Estados-Membros são igualmente autorizados a adiar as inspeções dos navios em determinadas circunstâncias, desde que o navio seja inspecionado no porto de escala seguinte ou no prazo de 15 dias, e esta possibilidade é alterada de modo a poder ser utilizada por todos os Estados-Membros. Certas categorias de navios consideradas de maior risco e, por conseguinte, elegíveis para uma inspeção alargada, devem notificar a sua hora prevista de chegada a um porto 72 horas antes da sua chegada. No entanto, após alguns anos, concluiu-se que esta obrigação era demasiado pesada para os operadores e não acrescentava qualquer valor, uma vez que as autoridades nacionais já dispunham das informações necessárias mais

facilmente na base de dados da THETIS. Nesta base, o MA de Paris suprimiu esta obrigação de notificação prévia à chegada, pelo que a Diretiva 2009/16/CE deve ser alinhada em conformidade.

- (11) Na última década, e apesar do aumento do número de navios que fazem escala nos portos da UE, incluindo o transporte marítimo de curta distância de mercadorias entre os principais portos dos Estados-Membros da UE e portos situados na Europa geográfica ou em países não europeus no Mediterrâneo e no mar Negro, o perfil de segurança dos navios que fazem escala nos portos da UE melhorou consideravelmente. As inspeções pelo Estado do porto são cada vez mais utilizadas a fim de fazer cumprir a legislação ambiental, nomeadamente no que respeita às emissões de enxofre ou ao desmantelamento seguro e ecológico dos navios. O «pacote Objetivo 55» tem por objetivo reduzir as emissões totais de gases com efeito de estufa da UE em 55 % até 2030, abrindo caminho à neutralidade climática até 2050, e espera-se que o transporte marítimo contribua para este esforço. No entanto, o perfil de risco do navio elaborado antes de 2009 continha prioridades diferentes e não está totalmente adaptado para concentrar o esforço de inspeção nos navios com desempenho ambiental inferior.
- (12) Nesta base, o perfil de risco do navio deverá ser atualizado de modo a refletir as questões ambientais, atribuindo maior importância ao desempenho ambiental, incluindo a intensidade de carbono operacional dos navios inspecionados, bem como às anomalias e detenções relacionadas com o ambiente.
- (13) A digitalização dos dados constitui um aspeto essencial do progresso tecnológico no domínio da recolha e comunicação de dados a fim de contribuir para a poupança de custos e a utilização eficaz dos recursos humanos. Atualmente, o número de navios portadores de certificados eletrónicos está a aumentar e prevê-se que venha a aumentar. Por conseguinte, a eficácia da inspeção de navios pelo Estado do porto deverá ser reforçada através de uma maior utilização dos certificados eletrónicos, a fim de permitir inspeções melhor preparadas e centradas nos navios. A adoção e a utilização destes certificados eletrónicos deverão ser incentivadas pela sua inclusão no perfil de risco do navio.
- (14) A complexidade da inspeção de navios pelo Estado do porto tem vindo a aumentar à medida que são acrescentados novos requisitos de inspeção, quer pelo direito da UE quer pela Organização Marítima Internacional. É, pois, necessário assegurar a atualização e a requalificação dos inspetores do Estado do porto e desenvolver continuamente a sua formação.
- (15) As administrações dos Estados de bandeira da União, em conformidade com a Diretiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho²⁶, são obrigadas a ter um sistema de gestão da qualidade, a fim de ajudar os Estados-Membros a melhorar o seu desempenho como Estados de bandeira e garantir condições equitativas entre as administrações. Um requisito semelhante para as atividades de inspeção de navios pelo Estado do porto deverá permitir aos Estados-Membros certificarem-se de que a sua organização, as suas políticas, processos, recursos e documentação são adequados para alcançar os seus objetivos, bem como identificarem problemas do sistema, como questões de afetação de recursos ou de pessoal, antes de estes se tornarem problemáticos.
- (16) Para permitir uma aplicação atualizada das disposições da presente Diretiva, a fim de permitir que os Estados-Membros cumpram as suas obrigações ao abrigo do direito internacional em conformidade com a Diretiva, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado

²⁶ Diretiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira (JO L 131 de 28.5.2009, p. 132).

sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à atualização das convenções abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2009/16/CE e à alteração da lista de procedimentos e orientações para a inspeção de navios pelo Estado do porto adotada pelo MA de Paris. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor ²⁷. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

- (17) A fim de assegurar condições uniformes para a aplicação das disposições da Diretiva 2009/16/CE no que respeita à lista das convenções abrangidas pelo seu âmbito de aplicação, ao regime voluntário de inspeção pelo Estado do porto para os navios de pesca de comprimento de fora a fora superior a 24 metros, às condições de aplicação do anexo VII relativo à inspeção alargada, ao conjunto uniforme de orientações e procedimentos de segurança e proteção, bem como aos requisitos aplicáveis aos certificados eletrónicos, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ²⁸.
- (18) A fim de melhorar a qualidade das inspeções pelo Estado do porto nas zonas marítimas próximas da UE, todos os Estados-Membros elegíveis são incentivados a aderir ao MA do Mediterrâneo para a inspeção de navios pelo estado do porto (MA Med).
- (19) Tendo em conta o ciclo completo de visitas realizadas pela Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) aos Estados-Membros para acompanhar a aplicação da Diretiva 2009/16/CE, a Comissão deve avaliar a aplicação da Diretiva 2009/16/CE o mais tardar [dez anos após a aplicação referida no artigo XX] e apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a mesma avaliação. Os Estados-Membros devem cooperar com a Comissão para recolher todas as informações necessárias a esta avaliação.
- (20) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva não podem ser alcançados de forma suficiente pelos Estados-Membros, devido ao caráter internacional do transporte marítimo, mas podem, devido aos efeitos de rede da ação conjunta dos Estados-Membros, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para atingir aqueles objetivos.
- (21) A Diretiva 2009/16/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

²⁷ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

²⁸ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Alteração da Diretiva 2009/16/CE

A Diretiva 2009/16/CE é alterada do seguinte modo:

- (1) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:
 - (a) No ponto 1 são aditadas as alíneas i) e m):
 - «i) Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios (Convenção das Águas de Lastro);
 - m) Convenção Internacional de Nairóbi sobre a Remoção dos Destroços (Convenção de Nairóbi).»
 - (b) O ponto 3 é suprimido.
- (2) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:
 - (a) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. São excluídos do âmbito de aplicação da presente diretiva os navios de pesca com menos de 24 metros no total, os navios de guerra, as unidades auxiliares da marinha de guerra, os navios de madeira de construção primitiva, os navios do Estado de caráter não comercial e as embarcações de recreio não utilizadas com fins comerciais.»
 - (b) É aditado o seguinte n.º 4-A:

«4.-A Os Estados-Membros podem efetuar inspeções pelo Estado do porto aos navios de pesca de comprimento superior a 24 metros. A Comissão adota atos de execução que estabeleçam as modalidades desse regime específico de inspeção pelo Estado do porto para os navios de pesca de comprimento de fora a fora superior a 24 metros. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 31.º, n.º 2.»
- (3) No artigo 5.º, é aditado o seguinte n.º 2-A:

«2.-A As inspeções de navios da Prioridade II efetuadas pelos Estados-Membros quando a sua obrigação anual de inspeção tiver excedido mais de 150 % não serão tidas em conta no cálculo da obrigação anual de inspeção dos Estados-Membros partes no MA de Paris.»
- (4) O artigo 6.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 6.º

Modalidades do cumprimento da obrigação de inspeção

Um Estado-Membro que não efetue as inspeções exigidas no artigo 5.º, n.º 2, alínea a), cumpre o seu compromisso de acordo com essa disposição se as inspeções não efetuadas não excederem 10 % do número total de navios da Prioridade I que façam escala nos seus portos e ancoradouros, independentemente do seu perfil de risco.

Não obstante as percentagens de inspeções não efetuadas indicadas no primeiro parágrafo, os Estados-Membros dão prioridade à inspeção dos navios que, de acordo com as informações fornecidas pela base de dados das inspeções, raramente fazem escala nos portos da União.

Não obstante as percentagens de inspeções não efetuadas indicadas no primeiro parágrafo, para os navios da Prioridade I que façam escala em ancoradouros, os Estados-Membros dão prioridade à inspeção dos navios com um perfil de alto risco que, de acordo com as informações fornecidas pela base de dados das inspeções, raramente fazem escala nos portos da União.»

(5) No artigo 7.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Considera-se que o Estado-Membro no qual o número total de escalas dos navios da Prioridade I e da Prioridade II seja inferior a 150 % da quota-parte de inspeções referida no artigo 5.º, n.º 2, alínea b), cumpre a sua obrigação de inspeção anual de navios se efetuar inspeções a dois terços dos navios da Prioridade I e da Prioridade II do número total de navios da Prioridade I e da Prioridade II que fazem escala nos seus portos e ancoradouros».

(6) No artigo 8.º, os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:

«1. Um Estado-Membro pode decidir adiar a inspeção de um navio da Prioridade I ou da Prioridade II, nas seguintes circunstâncias:

(a) Se a inspeção puder ser efetuada na próxima escala do navio no mesmo Estado-Membro, desde que entretanto o navio não faça escala em qualquer outro porto da União ou da região do MA de Paris e o adiamento não seja superior a 15 dias; ou

(b) Se a inspeção puder ser efetuada noutra escala da Comunidade ou da região do MA de Paris dentro de 15 dias, desde que o Estado em que se situa esse porto de escala tenha concordado antecipadamente em efetuar a inspeção.

2. Quando uma inspeção de navios da Prioridade I ou II não é efetuada por motivos operacionais, não deve ser contada como inspeção não efetuada, desde que o motivo da não realização da inspeção seja registado na base de dados das inspeções e caso se verifiquem as seguintes circunstâncias excecionais:

(a) No entender da autoridade competente, a realização da inspeção comportar um risco para a segurança dos inspetores, dos navios, da sua tripulação ou do porto, ou para o meio marinho; ou

(b) a escala do navio é efetuada apenas durante a noite (tal como previsto no artigo 2.º, n.º 10). Neste caso, os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que os navios que fazem regularmente escalas durante o período noturno sejam inspecionados se for necessário.»

(7) É inserido o artigo 8.º-A, com a seguinte redação:

«Artigo 8.º-A

Força maior

A não realização de uma inspeção por motivos de força maior não será contabilizada como uma inspeção não efetuada, desde que a inspeção não efetuada e os motivos para a sua não realização sejam documentados e registados na base de dados das inspeções.

(8) É suprimido o artigo 9.º.

(9) Ao n.º 2 do artigo 10.º é aditado o seguinte:

«c) Parâmetros ambientais

Os parâmetros ambientais devem basear-se no indicador de intensidade de carbono do navio e no número de anomalias relacionadas com as convenções MARPOL, AFS, Convenção BWM, CLC 92, Convenção Bancas e Convenção de Nairóbi, em conformidade com o anexo I, parte I.3 e o anexo II.»

(10) No artigo 14.º, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. A inspeção alargada será efetuada por, pelo menos, dois inspetores do Estado do porto. O âmbito de uma inspeção alargada, incluindo os domínios de risco a cobrir, consta do Anexo VII. A Comissão pode adotar, através de atos de execução, medidas pormenorizadas para assegurar condições uniformes de aplicação do Anexo VII. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 31.º, n.º 2.»;

(11) No artigo 14.º-A, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. O artigo 11.º, alínea a), e o artigo 14.º não se aplicam aos navios ro-ro de passageiros nem às embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares inspecionados nos termos do presente artigo.»

(12) O artigo 16.º é alterado do seguinte modo:

(a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros recusam o acesso aos seus portos e ancoradouros aos navios que:

- arvoreem a bandeira de um Estado compreendido na lista de baixo desempenho, aprovada em conformidade com o MA de Paris com base em informações registadas na base de dados das inspeções e publicada anualmente pela Comissão, e que tenham sido detidos mais de duas vezes durante os 36 meses anteriores num porto ou num ancoradouro de um Estado-Membro ou de um Estado signatário do MA de Paris, ou
- arvoreem a bandeira de um Estado compreendido na lista de elevado ou médio desempenho, aprovada em conformidade com o MA de Paris com base em informações registadas na base de dados das inspeções e publicada anualmente pela Comissão, e que tenham sido detidos mais de duas vezes durante os 24 meses anteriores num porto ou num ancoradouro de um Estado-Membro ou de um Estado signatário do MA de Paris.

O n.º 1 não se aplica nas situações descritas no artigo 21.º, n.º 6.

A recusa de acesso é aplicável assim que o navio deixe o porto ou o ancoradouro em que tenha sido objeto da terceira detenção, e que tenha sido tomada uma decisão de recusa de acesso.»;

(b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. Qualquer detenção posterior num porto ou ancoradouro da União resulta na recusa de acesso do navio a todos os portos ou ancoradouros da União. Esta terceira recusa de acesso por tempo indeterminado pode ser revogada no termo de um período de 24 meses a contar da data da emissão da recusa e unicamente se:

- a) Os certificados oficiais e de classe do navio tiverem sido emitidos por uma organização ou organizações reconhecidas ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁹
- b) O navio for gerido por uma companhia com um desempenho elevado em conformidade com a parte I.1 do anexo I, e
- estiverem reunidas as condições estabelecidas nos pontos 3 a 9 do anexo VIII.

Aos navios que não satisfaçam os critérios estabelecidos no presente número no prazo de 24 meses a contar da emissão da ordem será permanentemente recusado o acesso a todos os portos e ancoradouros da União.»

(c) O n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Qualquer detenção subsequente de um navio que arvore a bandeira de um Estado constante da lista de desempenho médio ou baixo, publicada no relatório anual do MA de Paris, num porto ou ancoradouro da União, após a terceira recusa de acesso, implica a recusa definitiva de acesso do navio a qualquer porto ou ancoradouro da União.»

(d) É inserido o seguinte n.º 4-A:

«4.-A Se um navio que arvore a bandeira de um Estado constante da lista de desempenho elevado for retido num porto ou ancoradouro após a terceira recusa de acesso ou qualquer recusa subsequente e, aquando da primeira interface navio/porto subsequente num porto da UE, os certificados oficiais e de classificação do navio forem emitidos por uma organização ou organizações reconhecidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 391/2009 e for apresentada prova de que a sociedade de classificação efetuou uma visita a bordo antes da emissão dos referidos certificados, será recusado ao navio o acesso a qualquer porto ou ancoradouro por um período de 24 meses.

Se, à data da primeira interface navio/porto, os certificados oficiais ou de classificação não tiverem sido emitidos por uma organização ou organizações reconhecidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 391/2009, será permanentemente recusado o acesso ao navio a todos os portos e ancoradouros.»

(13) No artigo 21.º, o n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Os Estados-Membros tomam medidas para assegurar a recusa de acesso a qualquer porto ou ancoradouro da União relativamente aos navios referidos no n.º 1 que saiam para o mar:

- (a) Sem cumprirem as condições estabelecidas pela autoridade competente de qualquer Estado-Membro do porto de inspeção; ou
- (b) Que se recusem a cumprir as normas aplicáveis das convenções, não comparecendo no estaleiro de reparação naval indicado.

A recusa de acesso é levantada após um período de 12 meses. A recusa de acesso torna-se aplicável a partir da data da sua emissão.

²⁹ Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios (JO L 131 de 28.5.2009, p. 11)»;

A recusa de acesso é mantida até o proprietário ou o operador apresentarem provas suficientes à autoridade competente do Estado-Membro em que tiverem sido detectadas as anomalias do navio, que demonstrem que este cumpre todas as normas aplicáveis das convenções.»

(14) No artigo 22.º, o n.º 7 passa a ter a seguinte redação:

«7. Em cooperação com os Estados-Membros e tendo em conta os conhecimentos especializados e a experiência adquirida na União e no âmbito do MA de Paris, a Comissão desenvolverá um programa de desenvolvimento profissional e de formação para os inspetores de navios do Estado do porto. Este programa de formação deve ter em conta o alargamento do âmbito da inspeção de navios pelo Estado do porto, bem como a melhoria do âmbito e dos tipos de formação.

Em cooperação com os Estados-Membros, a Comissão identificará e fornecerá continuamente novas necessidades de formação a fim de alterar os currículos, os programas de estudo e o conteúdo do programa de desenvolvimento profissional e de formação dos inspetores, em especial, no que respeita às novas tecnologias e às obrigações adicionais decorrentes dos instrumentos pertinentes.»

(15) O artigo 24.º é alterado do seguinte modo:

(a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Os Estados-Membros tomam todas as medidas adequadas para assegurar que a informação sobre a hora exata de chegada e a hora exata da partida de todo e qualquer navio que faça escala nos seus portos e ancoradouros, juntamente com a identificação do porto em causa, seja transferida no prazo de três horas da partida para a base de dados das inspeções através do sistema de intercâmbio de informação marítima “SafeSeaNet” referido no artigo 3.º, alínea s), da Diretiva 2002/59/CE. Uma vez transferida a informação para a base de dados das inspeções através do sistema “SafeSeaNet”, os Estados-Membros ficam isentos da obrigação de fornecer dados prevista no ponto 1.2 e nas alíneas a) e b) do ponto 2 do anexo XIV da presente diretiva.»

(b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. Os Estados-Membros asseguram que as informações relacionadas com as inspeções realizadas em conformidade com a presente diretiva sejam transferidas para a base de dados das inspeções logo que o relatório da inspeção seja concluído ou que a ordem de detenção seja revogada.

Os Estados-Membros asseguram que as informações transferidas para a base de dados das inspeções sejam validadas para efeitos de publicação no prazo de 72 horas. O relatório de inspeção deve ser validado, antes da sua transferência para a base de dados, por um inspetor do Estado do porto que não tenha feito parte da equipa que efetuou a inspeção.»

(16) É aditado o seguinte artigo 24.º-A:

«Artigo 24.º-A

Certificados electrónicos

1. A Comissão, em estreita cooperação com os Estados-Membros, adota atos de execução que estabeleçam as especificações funcionais e técnicas para uma interface de comunicação harmonizada, uma ferramenta de validação e um repositório/base de dados central para as

versões eletrónicas dos certificados constantes do anexo IV e referidos no artigo 13.º, n.º 1. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 31.º, n.º 2.»

2. Os Estados-Membros podem utilizar a interface de comunicação harmonizada, o instrumento de validação e o repositório central/base de dados para as versões eletrónicas dos certificados para facilitar a transição dos seus registos de navios para certificados eletrónicos.

3. Os navios que arvoreem a bandeira de um Estado que emita tais certificados eletrónicos devem refletir esse facto no perfil de risco do navio (SRP), conforme estabelecido nos anexos I e II.

4. O Estado-Membro é responsável por assegurar a apresentação dos elementos de dados em conformidade com os requisitos legais e técnicos aplicáveis. O Estado-Membro continua a ser responsável pelos dados e pela validade das informações e dos certificados, bem como pela atualização de quaisquer informações que tenham sido alteradas após a apresentação à base de dados central.»

(17) O artigo 25.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 25.º

Intercâmbio de informações e cooperação

Cada Estado-Membro assegura que as suas autoridades ou organismos portuários e outras autoridades ou organismos competentes forneçam à autoridade competente do Estado do porto os seguintes tipos de informações de que disponham:

(a) informações relativas a navios que não tenham comunicado quaisquer informações em conformidade com as prescrições da presente diretiva, da Diretiva 2002/59/CE e da Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho³⁰, bem como, se for caso disso, do Regulamento (CE) n.º 725/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, relativo ao reforço da proteção dos navios e das instalações portuárias,

(b) informações relativas aos navios que tenham saído para o mar sem cumprir o disposto no artigo 7.º da Diretiva (UE) 2019/883 relativa aos meios portuários de receção,

(c) Informações relativas aos navios que não tenham sido autorizados a entrar num porto ou que tenham sido expulsos de um porto por motivos de segurança;

Informações sobre anomalias visíveis em conformidade com o artigo 23.º.»

(18) O artigo 30.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 30.º

Controlo do cumprimento e do desempenho dos Estados-Membros

³⁰ Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios (JO L 151 de 7.6.2019, p. 116).»

Para assegurar a aplicação efetiva da presente diretiva e controlar o funcionamento global do regime da União de inspeção pelo Estado do porto em conformidade com o artigo 2.º, alínea b), subalínea i), do Regulamento (CE) n.º 1406/2002, a Comissão recolhe as informações necessárias e efetua deslocações aos Estados-Membros.

Cada Estado-Membro desenvolve, aplica e mantém um sistema de gestão da qualidade para os aspetos operacionais das atividades da sua administração relacionadas com o Estado do porto. Esse sistema de gestão da qualidade deve ser certificado de acordo com as normas de qualidade aplicáveis a nível internacional.»

- (19) O artigo 30.º-A passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 30.º-A*

Atos delegados

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 30.º-B, a alterar o artigo 2.º, n.º 1, a fim de alterar a lista de convenções constante do artigo 2.º, n.º 1, uma vez que essas convenções foram adotadas como instrumento relevante pelo MA de Paris, e a alterar o anexo VI, a fim de acrescentar e/ou atualizar a lista de procedimentos e orientações relativos à inspeção de navios pelo Estado do porto, adotada pelo MA de Paris, constante desse anexo.»

- (20) No artigo 31.º, é aditado o seguinte número:

«4. As alterações dos devidos instrumentos enumerados no artigo 2.º, ponto 1, podem ser excluídas do âmbito de aplicação da presente diretiva, nos termos do disposto no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002.»

- (21) O artigo 33.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 33.º*

Regras de execução

Ao elaborar as regras de execução a que se referem o artigo 2.º, ponto 2, o artigo 3.º, n.º 4.-A, o artigo 10.º, n.ºs 3 e 4, o artigo 14.º, n.º 4, o artigo 15.º, n.º 3, o artigo 18.º-A, n.º 7, o artigo 23.º, n.º 5, o artigo 24.º-A, n.º 6 e o artigo 27.º em conformidade com os procedimentos referidos no artigo 31.º, n.º 2, a Comissão assegura, em especial, que essas regras tenham em consideração as competências especializadas e a experiência adquiridas com o regime de inspeções na União e se baseiem nas competências especializadas do MA de Paris.»

- (22) O artigo 35.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 35.º*

Reexame da aplicação

Até [OP: Inserir uma data: dez anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa], a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação e o cumprimento da presente diretiva.»

- (23) O anexo I é alterado em conformidade com o anexo I da presente diretiva.

- (24) O anexo II é substituído pelo texto que figura no anexo II da presente diretiva.
- (25) O anexo III é suprimido.
- (26) O anexo IV é substituído pelo texto constante do anexo III da presente diretiva.
- (27) O anexo V é substituído pelo texto que consta do anexo IV da presente diretiva.
- (28) O anexo VIII é substituído pelo texto constante do anexo V da presente diretiva.

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem adotar e publicar, até [*Serviço das Publicações: Inserir uma data: um ano a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa*], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Devem comunicar imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.
Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente diretiva ou ser dela acompanhadas aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão definidas pelos Estados-Membros.
2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

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

Artigo 4.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Parlamento Europeu
A Presidente*

*Pelo Conselho
O Presidente*

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA «AGÊNCIAS»

1. CONTEXTO DA PROPOSTA / INICIATIVA

1.1. Denominação da proposta / iniciativa

Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2009/16/CE do Conselho relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto

1.2. Domínio(s) de intervenção em causa

Mobilidade e Transportes — Segurança Marítima

1.3. A proposta refere-se:

- a uma nova ação
- a uma nova ação na sequência de um projeto-piloto / ação preparatória ³¹
- à prorrogação de uma ação existente
- à fusão de uma ou mais ações para outra / uma nova ação

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) geral(is)

O objetivo geral da alteração da Diretiva 2009/16/CE é manter condições de concorrência equitativas e evitar distorções do mercado, garantir níveis elevados de segurança marítima e assegurar a prevenção da poluição marítima. A revisão está também a contribuir para o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 3 («Garantir uma vida saudável e promover o bem-estar para todos em todas as fases») e para o ODS 14 («Conservar e usar de forma sustentável os oceanos, os mares e recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável»).

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Os objetivos específicos da revisão são:

Alinhar a legislação da UE com as novas regras e procedimentos internacionais, quer a nível da OMI/OIT quer do MA de Paris.

Proteger os navios de pesca, a sua tripulação e o ambiente.

Assegurar uma maior adoção de soluções digitais.

Assegurar uma abordagem eficiente e harmonizada no âmbito da inspeção de navios pelo Estado do porto.

³¹ Tal como referido no artigo 58.º, n.º 2, alínea a) ou b), do Regulamento Financeiro.

1.4.3. *Resultados e impacto esperados*

Especificar os efeitos que a proposta / iniciativa poderá ter nos beneficiários / grupos visados.

Prevê-se que a proposta garanta um nível harmonizado e elevado de segurança da inspeção de navios pelo Estado do porto em toda a União e introduza um sistema digitalizado para aumentar a eficiência das inspeções através de uma melhor identificação dos riscos dos navios, de inspeções mais bem preparadas e de um intercâmbio mais fácil e rápido de informações pertinentes. Espera-se igualmente que aumente a importância atribuída aos aspetos ambientais da inspeção pelo Estado do porto.

Espera-se igualmente que a proposta reforce a proteção dos navios de pesca, das suas tripulações e do ambiente, ao conduzir a uma diminuição de vítimas mortais e de lesões sofridas, bem como ao combustível de bancas perdido no mar.

1.4.4. *Indicadores de desempenho*

Especificar os indicadores que permitem acompanhar os progressos e os resultados.

A eficácia da diretiva proposta, no que diz respeito ao objetivo específico n.º 1, será determinada com base na análise horizontal realizada pela EMSA e nos debates em seminários.

A eficácia da diretiva proposta, no que se refere ao objetivo específico n.º 2, será determinada com base no número de inspeções de navios de pesca de maiores dimensões (superiores a 24 metros) e nos relatórios apresentados na base de dados da THETIS relativa à seleção e aos relatórios de inspeção, bem como no número de anomalias e/ou detenções registadas em relação a navios deste tipo que façam escala em portos da UE.

A eficácia da diretiva proposta, no que diz respeito ao objetivo específico n.º 3, será determinada pelas informações carregadas na THETIS. O número de certificados eletrónicos carregados pelos Estados de bandeira na ferramenta de validação e no repositório central da EMSA, bem como o número de inspeções em que estão envolvidos certificados eletrónicos.

A eficácia da diretiva proposta, no que diz respeito ao objetivo específico n.º 4, será determinada com base nos resultados das auditorias anuais do sistema de gestão da qualidade, que serão partilhados com a Comissão, no número de inspeções efetuadas por mais de um inspetor e no número de relatórios de inspeção validados por alguém que não o inspetor que efetua a inspeção, bem como no número de processos por infração nos anos seguintes.

1.5. **Justificação da proposta / iniciativa**

1.5.1. *Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a aplicação da iniciativa*

A EMSA terá a obrigação de organizar ações de formação para os inspetores do Estado do porto (PSCO) relativamente aos grandes navios de pesca, centrando-se principalmente nas orientações pertinentes da UE, e desenvolver os cursos relevantes. A EMSA terá igualmente a obrigação de desenvolver um módulo THETIS destinado aos navios de pesca e um currículo comum para a inspeção dos navios de pesca pelo Estado do porto, que irá abranger todas as instruções e orientações pertinentes.

A EMSA terá a obrigação de organizar ações de formação para os inspetores do Estado do porto relativamente à utilização de certificados oficiais eletrónicos e terá de desenvolver um instrumento de validação e um repositório.

A EMSA terá a obrigação de desenvolver instrumentos de formação reforçados/reforçar as capacidades em matéria de novas tecnologias dos inspetores do Estado do porto, incluindo, entre outros, combustíveis renováveis e hipocarbónicos, que são particularmente relevantes tendo em conta o pacote «Objetivo 55», e em matéria de automatização, melhorando os instrumentos de formação em linha da EMSA e recrutando peritos.

Até 2025, serão necessários dois ETC para apoiar as tarefas da EMSA no desenvolvimento das ferramentas.

- 1.5.2. *Valor acrescentado da intervenção da União (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da União» o valor resultante da intervenção da União que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros.*

Razões para uma ação a nível europeu (*ex ante*)

A ação da UE no domínio da segurança marítima garante uma aplicação harmonizada das normas de segurança e ambientais e reduz qualquer vantagem concorrencial, desincentivando os proprietários de navios e/ou os Estados de bandeira que possam tentar obter essa vantagem não cumprindo rigorosamente as regras e normas estabelecidas nas convenções internacionais. Ao incorporar os procedimentos e instrumentos do MA de Paris na legislação europeia, estes tornam-se acionáveis perante o Tribunal de Justiça Europeu, garantindo a sua aplicação uniforme na União.

Valor acrescentado esperado da intervenção da UE (*ex post*)

Uma intervenção a nível da UE trouxe benefícios que não teriam sido possíveis apenas a nível nacional ou apenas a nível da OMI ou do MA de Paris. A UE acrescentou valor à intervenção no setor, em termos da sua eficácia, eficiência e sinergias que proporciona. A diretiva alinha a legislação da UE com a regulamentação da OMI e está a conduzir a uma harmonização dos relatórios de inspeção de navios pelo Estado do porto. No que se refere aos navios de pesca de maiores dimensões, o exemplo do MA de Paris e da diretiva aplicável aos navios de transporte comercial demonstra que só procedimentos harmonizados e critérios comuns para o PSC destes navios podem resolver esta questão. A incapacidade de adaptação da diretiva eliminaria os benefícios sinérgicos obtidos com a sua aplicação.

- 1.5.3. *Ensinamentos retirados de experiências anteriores semelhantes*

A avaliação *ex post* do REFIT de 2018 e o balanço de qualidade da legislação no domínio do transporte marítimo concluíram que a Diretiva PSC acrescenta valor ao combinar um quadro de controlo do PSC com um mecanismo jurídico de execução, a fim de garantir uma aplicação correta e coerente nos Estados-Membros. Tal deu origem a uma pressão no sentido do desempenho e da melhoria contínua e, por conseguinte, a uma melhor afetação de recursos a nível dos Estados-Membros para PSC. A avaliação concluiu que a Diretiva PSC contribuiu para os objetivos pretendidos de melhorar a segurança marítima, a proteção do transporte marítimo e a prevenção da poluição, garantindo melhores condições de trabalho e de vida a bordo.

A assistência da EMSA tem apoiado o regime PSC da UE de formas importantes. A avaliação destacou a importância da base de dados da THETIS. Mais de dois terços dos Estados-Membros da UE/do EEE que efetuam inspeções PSC utilizam exclusivamente a plataforma THETIS ao decidir quais os navios a inspecionar. O papel da EMSA na gestão e atualização

da plataforma THETIS, bem como a oferta de formação de inspetores pela Agência com vista a harmonizar a implementação de inspeções em toda a região do MA de Paris, foram também considerados muito importantes. No mesmo sentido, o balanço de qualidade da legislação no domínio do transporte marítimo apontou uma série de melhorias possíveis no que respeita ao PSC.

Os resultados da avaliação *ex post* estão refletidos na avaliação de impacto que acompanha a presente iniciativa, tal como resumido no anexo V.

1.5.4. *Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos adequados*

A revisão proposta é um dos principais resultados tangíveis da Comunicação da Comissão sobre uma Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, que define a visão da UE para o sistema de transportes do futuro. Nessa estratégia, a Comissão anunciou que tencionava iniciar uma revisão aprofundada da legislação em vigor sobre as responsabilidades do Estado de bandeira, a inspeção de navios pelo Estado do porto e a investigação de acidentes em 2021 (no âmbito da iniciativa emblemática 10 – Aumentar a segurança intrínseca e extrínseca dos transportes).

A revisão proposta criará sinergias com outros elementos do quadro regulamentar da UE, nomeadamente a Diretiva 2009/18/CE relativa à investigação de acidentes e a Diretiva 2009/21/CE relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira.

A proposta é compatível com o atual quadro financeiro plurianual, embora exija uma reprogramação no âmbito da rubrica 1 no que diz respeito à contribuição anual para a EMSA [compensação orçamental através de uma redução compensatória das despesas programadas no âmbito da rubrica MIE-Transportes (02 03 01)]. O impacto orçamental da atual proposta já está contemplado no orçamento para a proposta da Comissão de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à Agência Europeia da Segurança Marítima e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1406/2002.

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

1.5.5. *Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação*

O impacto orçamental da presente iniciativa refere-se aos recursos adicionais necessários para que a EMSA possa desempenhar um papel cada vez mais importante na facilitação dos PSCO (ou seja, em relação aos grandes navios de pesca, organizar ações de formação e desenvolver um módulo para a THETIS e um currículo comum, em relação aos certificados eletrónicos, desenvolver um instrumento de validação e um repositório, e desenvolver instrumentos de formação reforçados/desenvolvimento de capacidades em matéria de novas tecnologias, designadamente, os combustíveis renováveis e com baixo teor de carbono e em matéria de automatização) ao abrigo da diretiva proposta. Estas novas funções da EMSA terão caráter permanente, mas não haverá lugar à diminuição das funções atuais nem a uma eliminação gradual de parte dessas funções. As necessidades adicionais de recursos humanos não podem ser satisfeitas através de reafetação, e as necessidades orçamentais adicionais serão satisfeitas através da compensação por programas existentes geridos pela DG MOVE no âmbito do atual quadro financeiro plurianual.

O aumento das dotações para a EMSA será compensado por uma redução compensatória das despesas programadas no âmbito da rubrica MIE-Transportes (02 03 01). O impacto orçamental da atual proposta já está contemplado no orçamento para a proposta da Comissão de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à Agência Europeia da Segurança Marítima e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1406/2002.

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

1.6. Duração e impacto financeiro da proposta / iniciativa

duração limitada

- Proposta / iniciativa em vigor entre [DD/MM]AAAA e [DD/MM]AAAA
- Impacto financeiro entre AAAA e AAAA

duração ilimitada

- Aplicação com um período de arranque compreendido entre YYYY e YYYY, [n.a.],
- seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro.

1.7. Métodos de execução orçamental previstos ³²

Gestão direta pela Comissão por meio de

- agências de execução

Gestão partilhada com os Estados-Membros

Gestão indireta por delegação de tarefas de execução orçamental:

- em organizações internacionais e respetivas agências (a especificar);
- no BEI e no Fundo Europeu de Investimento;
- nos organismos referidos nos artigos 70.º e 71.º;
- em organismos de direito público;
- em organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público desde que prestem garantias financeiras adequadas;
- em organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro com a responsabilidade pela execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas;
- em organismos ou pessoas encarregadas da execução de ações específicas no quadro da PESC por força do título V do Tratado da União Europeia, identificadas no ato de base pertinente.

Observações

A gestão da diretiva proposta será globalmente da responsabilidade da Comissão, assistida pela Agência Europeia da Segurança Marítima, conforme adequado.

Os Estados-Membros terão de transpor as disposições da diretiva dentro do prazo estabelecido para o efeito.

³² Para explicações sobre os métodos de execução orçamental e as referências ao Regulamento Financeiro, consultar o [sítio BUDGpedia: https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx](https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx)

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

Especificar a periodicidade e as condições.

A Comissão será globalmente responsável pela aplicação da diretiva proposta, bem como pela apresentação de relatórios ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação e o cumprimento pelos Estados-Membros.

A Comissão dispõe de um meio quase em tempo real para controlar a aplicação das disposições da diretiva nos e pelos Estados-Membros, uma vez que os resultados das inspeções pelo Estado do porto têm de ser carregados na base de dados da THETIS no prazo de 72 horas após a inspeção. A Comissão e/ou a EMSA podem, assim, monitorizar a base de dados da THETIS para verificar se as inspeções estão a ser realizadas conforme exigido e se os relatórios são carregados na base de dados. Tais indicadores serão igualmente acompanhados no respeitante às inspeções efetuadas a bordo dos navios de pesca de comprimento superior a 24 metros pelos Estados-Membros que efetuam essas inspeções.

A Comissão e/ou a EMSA podem acompanhar eficazmente os progressos dos Estados-Membros numa base semanal e os Estados-Membros sabem que estão a ser monitorizados se uma medida se tornar obrigatória. Nesse caso, a Comissão pode tomar medidas rápidas para resolver quaisquer lacunas, incluindo apoio técnico ou formação adicionais da EMSA ou a abertura de um processo por infração pela Comissão.

A EMSA, em nome da Comissão, também efetua visitas aos Estados-Membros para verificar as operações no terreno.

Os Estados-Membros terão de dispor de um sistema de gestão da qualidade (SGQ) para certificar que a sua organização, políticas, processos, recursos e documentação são adequados para alcançar os seus objetivos. Tal terá de ser certificado e posteriormente sujeito a auditorias de cinco em cinco anos. Os Estados-Membros terão de partilhar com a Comissão e/ou a EMSA os resultados das auditorias realizadas pelo organismo acreditado, de modo que a administração das inspeções do PSC conserve a sua certificação no âmbito do SGQ.

A EMSA realizará análises horizontais, que darão uma indicação do modo como a legislação está a funcionar e identificarão lacunas e possíveis formas de as colmatar, e comunicará os resultados à Comissão e aos Estados-Membros, nomeadamente através de debates em seminários.

Por último, dez anos após o termo da data de aplicação do ato legislativo, os serviços da Comissão devem proceder a uma avaliação, a fim de verificar em que medida os objetivos da iniciativa foram alcançados.

2.2. Sistema(s) de gestão e de controlo

2.2.1. *Justificação da(s) modalidade(s) de gestão, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos*

A Comissão será globalmente responsável pela aplicação da diretiva proposta, bem como pela apresentação de relatórios ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a sua eficiência e aplicação. A Comissão será assistida pela EMSA, se for caso disso, na prestação de serviços informáticos e no desenvolvimento das ferramentas informáticas necessárias para as disposições da diretiva proposta em matéria de comunicação de informações, monitorização e

verificação, bem como na organização de ações de formação. Os Estados-Membros terão de transpor a diretiva para a sua legislação nacional dentro do prazo nela mencionado. As atividades de execução serão realizadas como parte das inspeções de navios do Estado do porto.

2.2.2. *Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os atenuar*

Embora a Comissão seja globalmente responsável pela aplicação da diretiva proposta, bem como pela apresentação de relatórios ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação e o cumprimento pelos Estados-Membros, a Agência Europeia da Segurança Marítima será responsável pela execução das suas operações e pela aplicação do seu quadro de controlo interno. Terá de desenvolver ferramentas e módulos informáticos, bem como dar formação aos inspetores do Estado do porto, e será exigido aos Estados-Membros proceder à sua aplicação.

A EMSA está em melhor posição para realizar tarefas associadas à comunicação de informações e à avaliação da conformidade, uma vez que se trata de um trabalho técnico que exige uma sólida experiência em matéria de gestão de dados, bem como uma compreensão aprofundada de questões técnicas complexas relacionadas com certificados eletrónicos e formação.

Os Estados-Membros estão em melhor posição para aplicar a diretiva proposta, nomeadamente continuando a aplicar a inspeção de navios pelo Estado do porto de forma harmonizada.

A DG MOVE aplicará os controlos necessários em conformidade com a estratégia de supervisão adotada em 2017 sobre as relações da direção-geral com as agências descentralizadas e as empresas comuns. No âmbito da estratégia, a DG MOVE acompanha os indicadores de desempenho relativos à execução do orçamento, as recomendações de auditoria e as questões administrativas. A agência apresenta um relatório bianual. Os controlos realizados sobre a supervisão da Agência, bem como sobre a correspondente gestão financeira e orçamental, estão em conformidade com a estratégia de controlo da DG MOVE, atualizada em 2022.

Os recursos suplementares colocados à disposição da EMSA serão abrangidos pelo seu sistema de controlo interno, que está harmonizado com as normas internacionais pertinentes e que inclui controlos específicos destinados a prevenir conflitos de interesses e assegurar a proteção dos denunciadores.

2.2.3. *Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio «custos de controlo ÷ valor dos fundos geridos controlados») e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)*

Nos termos da diretiva proposta, será concedido financiamento adicional apenas à EMSA, que terá de desenvolver ferramentas e módulos informáticos, bem como dar formação aos PSCO nacionais.

A EMSA é plenamente responsável pela execução do seu orçamento, enquanto a DG MOVE é responsável pelo pagamento regular das contribuições estabelecidas pela autoridade orçamental. O nível esperado de risco de erro no pagamento e no encerramento é semelhante ao associado às subvenções orçamentais concedidas à Agência.

As funções adicionais resultantes da revisão proposta não deverão gerar controlos adicionais específicos. Por conseguinte, espera-se que o custo do controlo suportado pela DG MOVE (medido por referência ao valor dos fundos geridos) permaneça estável.

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas, por exemplo, a título da estratégia antifraude.

A diretiva proposta contém várias disposições que visam especificamente a prevenção de fraudes e irregularidades. Os Estados-Membros terão de dispor de um sistema de gestão da qualidade (SGQ) para certificar que a sua organização, políticas, processos, recursos e documentação são adequados para alcançar os seus objetivos. Este terá de ser certificado e posteriormente sujeito a auditorias de cinco em cinco anos. Os Estados-Membros terão de partilhar com a Comissão e/ou a EMSA os resultados das auditorias realizadas pelo organismo acreditado, de modo que a PSC conserve a sua certificação no âmbito do SGQ. A diretiva prevê igualmente que todos os relatórios de inspeção PSC sejam validados por uma pessoa (outro inspetor de navios do Estado do porto ou um supervisor) que não o inspetor que efetuou a inspeção antes de o relatório de inspeção ser transferido para a base de dados.

A EMSA aplica os princípios antifraude das agências descentralizadas da UE, em consonância com a abordagem da Comissão. Em março de 2021, a Agência adotou uma estratégia antifraude atualizada com base na metodologia e nas orientações relativas à estratégia antifraude apresentadas pelo OLAF, bem como na estratégia antifraude da DG MOVE. Tal estratégia proporciona um quadro que aborda as questões da prevenção, deteção e condições de investigação sobre fraudes a nível da agência. A EMSA adapta e melhora continuamente as suas políticas e ações para promover o mais elevado nível de integridade do seu pessoal, apoiar a prevenção e deteção eficazes do risco de fraude e estabelecer os procedimentos adequados para denunciar e tratar potenciais casos de fraude e os respetivos resultados. Além disso, a EMSA adotou, em 2015, a sua política de conflitos de interesse para o Conselho de Administração.

A EMSA coopera com os serviços da Comissão em questões relacionadas com a prevenção da fraude e das irregularidades. A Comissão assegurará a prossecução e o reforço desta cooperação.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA / INICIATIVA

3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvida(s)

- Atuais rubricas orçamentais

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza a das despesas	Participação			
	Número	DD / DND ³³	dos países da EFTA ³⁴	de países candidatos e países candidatos	de outros países terceiros	outras receitas afetadas

³³ Diferenciadas DD = dotações diferenciadas / DND = dotações não diferenciadas.

³⁴ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

				potenciais 35		
1	02 10 02	Não diferenciad as	SIM	NÃO	NÃO	NÃO

- Novas rubricas orçamentais, cuja criação é solicitada

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número	DD / DND	dos países da EFTA	de países candidatos e países candidatos potenciais	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
	[XX.YY.YY.YY]		SIM/NÃO O	SIM/NÃO	SIM/NÃO O	SIM/NÃO

³⁵ Países candidatos e, se aplicável, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto estimado nas despesas

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas despesas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual	1	Mercado único, inovação e digital
--	---	-----------------------------------

Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA)			Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028-2034	TOTAL
Título 1:	Autorizações	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Pagamentos	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Título 2:	Autorizações	(1a)					
	Pagamentos	(2 a)					
Título 3:	Autorizações	(3 a)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
	Pagamentos	(3b)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
TOTAL das dotações para a EMSA	Autorizações	=1+1a +3a	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Pagamentos	=2+2a +3b	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	7	«Despesas administrativas»
--	----------	----------------------------

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL
DG: <.....>									
• Recursos humanos									
• Outras despesas administrativas									
TOTAL da DG <....>	Dotações								

TOTAL das dotações da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028-2034	TOTAL
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 7 do quadro financeiro plurianual	Autorizações	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Pagamentos	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

3.2.2. Impacto estimado nas dotações da EMSA

- A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais.
- A proposta / iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, tal como explicitado seguidamente:

Dotações em milhões de EUR (três casas decimais)

Indicar os objetivos e as realizações ↓			Ano N		Ano N+1		Ano N+2		Ano N+3		Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)						TOTAL			
	REALIZAÇÕES																			
	Tipo ³⁶	Custo médio	° Z	Custo	° Z	Custo	° Z	Custo	° Z	Custo	° Z	Custo	° Z	Custo	° Z	Custo	° Z	Custo	N.º total	Custo total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ³⁷																				
- Realização																				
- Realização																				
- Realização																				
Subtotal do objetivo específico n.º 1																				
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																				
- Realização																				
Subtotal do objetivo específico n.º 2																				
CUSTO TOTAL																				

Se aplicável, os montantes refletem a soma da contribuição da União para a Agência e de outras receitas da Agência (taxas e encargos).

³⁶ As realizações dizem respeito aos produtos fornecidos e serviços prestados (exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

³⁷ Tal como descrito no ponto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...»

3.2.3. Impacto estimado nos recursos humanos da EMSA

3.2.3.1. Resumo

- A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa
- A proposta / iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

em milhões de EUR (três casas decimais). Se aplicável, os montantes refletem a soma da contribuição da União para a Agência e de outras receitas da Agência (taxas e encargos).

	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028-2034	TOTAL
--	-------------	-------------	-------------	------------------	-------

Agentes temporários (graus AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Agentes temporários (graus AST)					
Agentes contratuais					
Peritos nacionais destacados					

TOTAL	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

Necessidades de pessoal (ETC):

	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028-2034	TOTAL
--	-------------	-------------	-------------	------------------	-------

Agentes temporários (graus AD)	2	2	2	2	2
Agentes temporários (graus AST)					
Agentes contratuais					
Peritos nacionais destacados					

TOTAL	2	2	2	2	2
--------------	----------	----------	----------	----------	----------

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

A EMSA começará a preparar o recrutamento logo que a proposta seja adotada. Os custos estimados baseiam-se no pressuposto de que os dois ETC são recrutados até 1 de julho de 2025. Assim, apenas 50 % dos custos com RH são necessários para o primeiro ano.

3.2.3.2. Necessidades estimadas de recursos humanos na DG responsável

- A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos.
- A proposta / iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

As estimativas devem ser expressas em números inteiros (ou, no máximo, com uma casa decimal).

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)							
20 01 02 01 e 20 01 02 02 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)							
20 01 02 03 (nas delegações)							
01 01 01 01 (investigação indireta)							
01 01 01 11 (investigação direta)							
• Pessoal externo (em equivalente a tempo completo: ETC)³⁸							
20 02 01 (AC, PND e TT da dotação global)							
20 02 03 (AC, AL, PND, TT e JPD nas delegações)							
Rubrica(s) orçamentais(es) (especificar) ³⁹	- na sede ⁴⁰						
	- nas delegações						
01 01 01 02 (AC, PND e TT - investigação indireta)							
01 01 01 12 (AC, PND e TT - investigação direta)							
Outras rubricas orçamentais							

³⁸ AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

³⁹ Sublimite para o pessoal externo coberto pelas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

⁴⁰ Principalmente para os fundos da política de coesão da UE, o Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (FEADER) e o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura (FEAMPA).

(especificar)							
TOTAL							

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e / ou reafetados internamente a nível da DG, completados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	
Pessoal externo	

A descrição do cálculo do custo de um ETC deve figurar no anexo V, ponto 3.

3.2.4. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

- A proposta / iniciativa é compatível com o atual quadro financeiro plurianual.
- A proposta / iniciativa requer uma reprogramação da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual.

As funções atribuídas à EMSA exigirão uma reprogramação da rubrica orçamental relativa à contribuição anual para a Agência (02 10 02) ao abrigo do atual quadro financeiro plurianual. O aumento das dotações para a EMSA será compensado por uma redução compensatória das despesas programadas no âmbito da rubrica MIE-Transportes (02 03 01) ao abrigo do atual quadro financeiro plurianual. O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

- A proposta / iniciativa requer a mobilização do Instrumento de Flexibilidade ou a revisão do quadro financeiro plurianual ⁴¹.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*

- A proposta / iniciativa não prevê cofinanciamento por terceiros.
- A proposta / iniciativa prevê o seguinte cofinanciamento estimado:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			Total
Especificar o organismo de cofinanciamento								
TOTAL das dotações cofinanciadas								

⁴¹ Ver os artigos 12.º e 13.º do Regulamento (UE, Euratom) 2020/2093 do Conselho, de 17 de dezembro de 2020, que estabelece o quadro financeiro plurianual para o período de 2021 a 2027.

3.3. Impacto estimado nas receitas

- A proposta / iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas
- A proposta / iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:
 - nos recursos próprios
 - noutras receitas

indicar, se as receitas forem afetadas a rubricas de despesas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o atual exercício	Impacto da proposta / iniciativa ⁴²						
		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
Artigo								

Relativamente às diversas receitas «afetadas», especificar a(s) rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s).

Especificar o método de cálculo do impacto nas receitas.

⁴² No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas devem ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 20 % a título de despesas de cobrança.