



Bruxelas, 28 de novembro de 2023
(OR. en)

15950/23

**Dossiê interinstitucional:
2023/0164(COD)**

**TRANS 531
MAR 155
OMI 82
PECHE 539
IA 323
CODEC 2258**

RELATÓRIO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	13015/23
n.º doc. Com.:	10115/23
Assunto:	Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2009/18/CE que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo – Orientação geral

I. INTRODUÇÃO

1. Em 1 de junho de 2023, a Comissão enviou a proposta em epígrafe ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
2. A proposta diz respeito a uma alteração da Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo e que altera as Diretivas 1999/35/CE do Conselho e 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹.

¹ JO L 131 de 28.5.2009, p. 114.

3. A Diretiva 2009/18/CE prevê um sistema de investigações de segurança para retirar ensinamentos dos acidentes marítimos e prevenir a sua recorrência. Os acidentes marítimos abrangidos pelo âmbito de aplicação da diretiva são investigados para melhorar a segurança marítima e proteger o meio marinho.
4. A revisão da diretiva tem os seguintes objetivos específicos:
- melhorar a proteção dos navios de pesca, da sua tripulação e do ambiente. Os navios de pesca de menor dimensão, com um comprimento inferior a 15 metros, não estão abrangidos pelo atual âmbito de aplicação da diretiva, o que significa que os acidentes que envolvem vítimas mortais e perdas de navios não são investigados de forma sistemática e harmonizada;
 - clarificar as definições e o texto jurídico para que os órgãos de investigação de acidentes dos Estados-Membros investiguem todos os acidentes que necessitam de ser investigados de forma atempada e harmonizada;
 - reforçar a capacidade dos órgãos de investigação de acidentes (OIA) para realizar investigações de acidentes (e prestar informações sobre elas) de forma atempada, especializada e independente – inclusive sobre tecnologias e combustíveis renováveis e hipocarbónicos; e
 - atualizar uma série de definições e remissões para a legislação da UE e a regulamentação da OMI pertinentes, a fim de garantir a clareza e a coerência.
5. A Comissão adotou a proposta no âmbito do seu programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT) e no seguimento imediato de uma avaliação *ex post*¹ e de um balanço de qualidade da legislação no domínio do transporte marítimo², realizados em 2018.
6. A proposta assenta nos resultados de uma avaliação de impacto³ baseada num estudo de apoio externo. A avaliação de impacto foi apresentada, e analisada aprofundadamente, numa reunião do grupo de trabalho e não suscitou grandes preocupações às delegações.

¹ 9131/18 + ADD 1

² 9128/18 + ADD 1

³ 10115/23 + ADD 1 + ADD 2

7. A proposta vinha acompanhada de uma avaliação de impacto¹. A avaliação de impacto foi apresentada, e analisada aprofundadamente, numa reunião do grupo de trabalho. As observações apresentadas diziam principalmente respeito aos custos de certificação dos sistemas de gestão da qualidade para as autoridades de investigação de segurança marítima e à forma como esses custos foram calculados.

II. ANÁLISE PELAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

8. Em 20 de julho de 2023, a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) do Parlamento Europeu nomeou Caroline Nagtegaal (Renew Europe, Países Baixos) como relatora. Caroline Nagtegaal apresentou o seu projeto de relatório em 18 de setembro e está atualmente prevista uma votação da Comissão TRAN sobre esta proposta para 7 de dezembro.
9. Em 20 de setembro de 2023, o Comité Económico e Social Europeu adotou o seu parecer sobre a proposta². Em 23 de junho de 2023, o Comité das Regiões Europeu decidiu não emitir parecer.

III. PONTO DA SITUAÇÃO DOS TRABALHOS NO CONSELHO

10. O Grupo dos Transportes Marítimos debateu a proposta em várias reuniões, com início em junho de 2023. Todas as delegações manifestaram o seu apoio geral aos objetivos da proposta da Comissão, com vista a melhorar a segurança marítima e a proteger o meio marinho.
11. Na sua reunião de 22 de novembro, o Comité de Representantes Permanentes confirmou o seu apoio ao compromisso mais recente e recomendou ao Conselho que definisse uma orientação geral na reunião do Conselho TTE (Transportes) de 4 de dezembro de 2023.

¹ 10115/23 + ADD 1 + ADD 2

² 13372/23

12. A fim de permitir que os órgãos de investigação de acidentes (OIA) realizem investigações de acidentes (e prestem informações sobre elas) de forma semelhante em toda a União, os trabalhos centraram-se em tornar as regras existentes mais claras e mais coerentes com a regulamentação internacional pertinente. Foram introduzidas várias alterações na proposta da Comissão, com o objetivo principal de reforçar as disposições relativas à independência dos órgãos de investigação de acidentes e à confidencialidade das suas conclusões, bem como de reduzir os encargos administrativos desnecessários. Há três principais alterações de fundo a assinalar.
13. Em primeiro lugar, a redação do artigo 1.º, n.º 2, foi revista a fim de clarificar que as investigações realizadas pelos OIA não têm por objetivo apurar a responsabilidade nem imputar a culpa. Todos os Estados-Membros já dispõem de quadros jurídicos para o efeito; em vez disso, o trabalho dos OIA deve centrar-se em comunicar todas as causas de um acidente ou incidente marítimo, sem pressões externas indevidas, a fim de retirar ensinamentos dos acidentes marítimos e prevenir a sua recorrência. Além disso, foram reforçadas as disposições relativas à confidencialidade das informações recolhidas pelos OIA durante as investigações (artigo 9.º), também no sentido de evitar pressões externas e de facilitar o acesso a dados que possam ser relevantes para identificar as causas dos incidentes marítimos. Ao mesmo tempo, o artigo 17.º-A foi revisto a fim de enquadrar melhor a participação da Comissão e da Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) na formação e no apoio operacional destinados aos OIA na condução das suas investigações; esse apoio só deverá ser prestado a pedido das autoridades de investigação e apenas se não surgir qualquer conflito de interesses.
14. Em segundo lugar, a fim de atender às diferentes necessidades e estruturas organizacionais a nível nacional, evitando simultaneamente encargos administrativos desnecessários, o artigo 8.º, n.º 7, foi alterado para permitir que cada Estado-Membro decida se deve ou não implementar um sistema de gestão da qualidade (SGQ) para a respetiva autoridade de investigação de segurança marítima. Com o mesmo objetivo de reduzir os encargos administrativos, o texto prevê agora a possibilidade de os OIA elaborarem "relatórios simplificados", o que reduz o volume de trabalho em situações em que não existe qualquer valor acrescentado em elaborar um relatório completo por escrito.

15. Em terceiro lugar, o artigo 20.º foi reformulado para habilitar a Comissão a adotar atos delegados a fim de adaptar os anexos à evolução do direito marítimo internacional relacionado com a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo e de facilitar a recolha e a partilha de conhecimentos, e a comunicação de informações.
16. Por último, o prazo de transposição proposto pela Comissão (um ano após a entrada em vigor da diretiva de alteração) será alargado para quatro anos.
17. Nesta fase do procedimento, a Comissão mantém uma reserva processual sobre todas as alterações à sua proposta.

IV. CONCLUSÕES

18. À luz do que precede, convida-se o Conselho a definir uma *orientação geral* sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2009/18/CE que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo, com base no compromisso que consta do anexo ao presente relatório.
-

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 2009/18/CE que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo e revoga o Regulamento (UE) n.º 1286/2011 da Comissão

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu⁷,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁸,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

⁷ JO C de , p. .

⁸ JO C de , p. .

- (1) A Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁹ estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo e prevê um sistema de investigações de segurança. Os acidentes marítimos abrangidos pelo âmbito de aplicação da referida diretiva são investigados por órgãos de investigação independentes estabelecidos nos Estados-Membros com o objetivo de melhorar a segurança marítima e de proteger o meio marinho, a fim de retirar ensinamentos do passado para prevenir acidentes e incidentes futuros.
- (2) Desde a entrada em vigor da Diretiva 2009/18/CE, registaram-se alterações no quadro regulamentar internacional e avanços tecnológicos. Importa ter em conta essas alterações e avanços, bem como a experiência adquirida com a aplicação da Diretiva 2009/18/CE.
- (3) A Diretiva 2009/18/CE faz referência a uma série de textos jurídicos adotados pela Organização Marítima Internacional (OMI) que foram revogados, alterados ou revistos desde a sua entrada em vigor. É o caso do "Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI" [Resolução A.849(20) da OMI, de 27 de novembro de 1997], que foi revogado pelo "Código de Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para uma Investigação de Segurança de um Acidente ou Incidente Marítimo (Código de Investigação de Acidentes Marítimos)" [Resolução MSC. 255(84), de 16 de maio de 2008] com a Resolução A.1075(28) que adota as Diretrizes destinadas a auxiliar os investigadores na aplicação do Código de Investigação de Acidentes Marítimos [Resolução MSC.255(84)].
- (4) O Código de Investigação de Acidentes Marítimos da OMI introduz novas definições, como a definição de "autoridade de investigação de segurança marítima", enquanto outros conceitos são suprimidos, como o de "acidente grave". Essas regras deverão ser inseridas na Diretiva 2009/18/CE.
- (5) A Diretiva 2009/18/CE faz igualmente referência à Circular MSC-MEPC.Circ.3 da OMI, de 2008, que foi substituída pela Circular MSC-MEPC.3/circ.4/rev.1 "Relatórios sobre acidentes e incidentes marítimos, Procedimentos de comunicação de informações revistos e harmonizados", de 18 de novembro de 2014.

⁹ JO L 131 de 28.5.2009, p. 114.

- (6) As Diretrizes da OMI destinadas a auxiliar os investigadores na aplicação do Código de Investigação de Acidentes Marítimos [A.1075(28)], adotadas em 4 de dezembro de 2013, fornecem conselhos práticos para a investigação sistemática de acidentes e incidentes marítimos e facilitam o desenvolvimento de medidas eficazes de análise e prevenção. É conveniente que essas diretrizes sejam incluídas na Diretiva 2009/18/CE.
- (7) Atualmente, os navios de pesca de comprimento inferior a 15 metros estão excluídos do âmbito de aplicação da Diretiva 2009/18/CE, pelo que a realização de investigações de acidentes marítimos que envolvem esses navios de pesca não é sistemática nem está harmonizada. Esses navios viram-se com mais facilidade e a queda de membros da tripulação à água é relativamente comum. Por conseguinte, é necessário proteger esses navios de pesca, a sua tripulação e o ambiente, prevendo a realização de uma avaliação preliminar dos acidentes marítimos muito graves que envolvam navios de pesca com menos de 15 metros de comprimento, a fim de determinar se as autoridades devem abrir uma investigação de segurança, tendo em conta, nomeadamente, os elementos de prova disponíveis, bem como a possibilidade de os resultados da investigação contribuírem para a prevenção de acidentes e incidentes futuros.
- (7-A) A presente diretiva não deverá impedir os Estados-Membros de estabelecerem regras nacionais para investigar acidentes ou incidentes marítimos que envolvam qualquer tipo de navio que transporte 12 ou menos passageiros ou seja utilizado para outros fins comerciais.
- (8) Algumas definições constantes da Diretiva 2009/18/CE não são claras. É importante especificar a definição do comprimento de um navio de pesca, especialmente quando a abordagem e as obrigações das autoridades de investigação de segurança marítima variam consoante o comprimento do navio de pesca.
- (9) O Código de Investigação de Acidentes Marítimos da OMI refere-se a um acontecimento ou uma sequência de acontecimentos "diretamente relacionados com as operações de um navio". Este conceito é objeto de divergências significativas e deverá ser clarificado. Essa divergência afeta as ações das autoridades de investigação de acidentes, em especial no que diz respeito aos acidentes nos portos, às possibilidades de realizar investigações conjuntas e à recolha de dados sobre acidentes e investigações.

- (10) O Código de Investigação de Acidentes Marítimos da OMI estabelece que, em caso de acidente marítimo muito grave, deve ser realizada uma investigação de segurança marítima. No entanto, não existem orientações quanto ao prazo em que a morte tem de ocorrer após o acidente para que se considere que dá origem a um acidente marítimo muito grave que exige uma investigação. Por conseguinte, a Diretiva 2009/18/CE deverá fornecer essas orientações.
- (11) O pessoal disponível, bem como os recursos operacionais, das autoridades de investigação de segurança marítima dos Estados-Membros variam significativamente, o que resulta na ineficiência e incoerência da comunicação de informações e das investigações sobre acidentes marítimos. Por conseguinte, a Comissão, com a assistência da Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA), deverá prestar apoio analítico altamente especializado para investigações individuais (competências não técnicas), e disponibilizar ferramentas e equipamentos analíticos.
- (12) À luz do que foi dito, a EMSA deverá organizar ações de formação sobre técnicas específicas e novos desenvolvimentos e tecnologias que possam ser relevantes para a investigação de acidentes no futuro. Essa formação deverá centrar-se, nomeadamente, em combustíveis renováveis e hipocarbónicos, que são particularmente relevantes no âmbito do pacote Objetivo 55, e na automatização, bem como nas regras do Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados (RGPD).
- (12-A) A independência das investigações de segurança marítima deve imperativamente ser assegurada em todas as circunstâncias, e todas as partes envolvidas nessas investigações, incluindo empresas, instituições ou agências, públicas ou privadas, deverão estar isentas de quaisquer conflitos de interesses.

- (14) A fim de assegurar condições uniformes para a execução das disposições da presente diretiva no que respeita à lista de textos da OMI no seu âmbito de aplicação, deverão 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 ⁽¹⁰⁾.
- (14-A) A fim de adaptar os anexos à evolução do direito marítimo internacional relacionado com a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo e de facilitar a recolha e a partilha de conhecimentos, e a comunicação de informações, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito ao artigo 14.º, n.º 4, e ao artigo 17.º, n.º 5, da presente diretiva. 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*. Nomeadamente, o quadro permanente de cooperação estabelecido pela presente diretiva deverá ser envolvido nessas consultas. 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.
- (15) Tendo em conta o ciclo completo de visitas realizadas pela EMSA aos Estados-Membros para acompanhar a aplicação da presente diretiva, a Comissão deverá avaliar a aplicação da mesma o mais tardar [*dez anos após a sua data de entrada em vigor, referida no artigo 23.º*] e apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre essa avaliação. Os Estados-Membros deverão cooperar com a Comissão para recolher todas as informações necessárias para essa avaliação.

¹⁰ 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).

- (16) Atendendo a que o objetivo da presente diretiva, a saber, o de estabelecer regras sobre a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo com vista a melhorar a segurança marítima e a proteger o meio marinho, não pode ser alcançado pelos Estados-Membros, mas pode, devido à dimensão e aos efeitos da ação, ser mais bem alcançado 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 alcançar esse objetivo.
- (17) A Diretiva 2009/18/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1

Alterações da Diretiva 2009/18/CE

A Diretiva 2009/18/CE é alterada do seguinte modo:

- 1) No artigo 1.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

"2. As investigações efetuadas nos termos da presente diretiva não têm por objetivo apurar a responsabilidade nem imputar a culpa, pelo que não se pode inferir qualquer falta ou responsabilidade a partir dos resultados dessas investigações. Os Estados-Membros devem assegurar que as autoridades de investigação de segurança marítima ("autoridades de investigação") não sejam impedidas de comunicar todas as causas de um acidente ou incidente marítimo nem sejam sujeitas a restrições a esse respeito.";
- 2) O artigo 2.º, n.º 2, é alterado do seguinte modo:
 - a) *(Suprimido)*
 - b) É suprimida a alínea d);

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

"Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente diretiva:

1. Entende-se por "Código de Investigação de Acidentes Marítimos da OMI", o Código de Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para uma Investigação de Segurança de um Acidente ou Incidente Marítimo anexo à Resolução MSC.255(84) do Comité de Segurança Marítima da OMI, na sua versão atualizada;
2. Entende-se por "Diretrizes da OMI destinadas a auxiliar os investigadores na aplicação do Código de Investigação de Acidentes Marítimos", as diretrizes adotadas na Assembleia da OMI pela Resolução A.1075(28) de 4 de dezembro de 2013, na sua versão atualizada;
3. Os termos a seguir enumerados têm a definição que lhes é dada no Código de Investigação de Acidentes Marítimos da OMI:
 - a) "Acidente marítimo";
 - b) "Acidente marítimo muito grave";
 - c) "Incidente marítimo";
 - d) "Investigação de segurança marítima";
 - e) "Autoridade de investigação de segurança marítima";
 - f) "Estado investigador de segurança marítima";
 - g) "Estado legitimamente interessado";
 - h) "Lesão grave";

4. Entende-se por "Diretrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo", as diretrizes anexas à Resolução LEG.3(91) do Comité Jurídico da OMI, de 27 de abril de 2006, tal como aprovadas pelo Conselho de Administração da Organização Internacional do Trabalho na sua 296.^a sessão, de 12 a 16 de junho de 2006;
5. Os termos "navio ro-ro de passageiros" e "embarcação de passageiros de alta velocidade" têm a definição que lhes é dada no artigo 2.º da Diretiva (UE) 2017/2110¹¹;
6. Os termos "sistema de registo dos dados de viagem" ("VDR") e "sistema de registo dos dados de viagem simplificado" ("S-VDR") têm a definição que lhes é dada nas Resoluções MSC.333(90) e MSC. 163(78) do Comité de Segurança Marítima da OMI, nas suas versões atualizadas, complementadas pelas normas de desempenho pertinentes da OMI em função da data de instalação a bordo, sem prejuízo da legislação da União;
7. Entende-se por "recomendação de segurança", qualquer proposta feita, inclusive para efeitos de registo e de controlo:
 - a) Pela autoridade de investigação do Estado que efetua ou conduz a investigação de segurança com base nas informações resultantes da investigação; ou, conforme apropriado,
 - b) Pela Comissão, com base numa análise de dados sucinta e nos resultados das investigações de segurança realizadas.
8. O termo "comprimento de um navio de pesca" tem a definição que lhe é dada no artigo 2.º do Regulamento (UE) 2017/1130¹²;

¹¹ 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).

¹² Regulamento (UE) 2017/1130 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de junho de 2017, que define as características dos navios de pesca (JO L 169 de 30.6.2017, p. 1)

9. Entende-se por "lesão mortal", qualquer lesão sofrida por uma pessoa num acidente que conduza à sua morte nos 15 dias seguintes à data do acidente, se as informações conexas estiverem disponíveis.";

4) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

"a) Sejam independentes de quaisquer investigações paralelas, do foro penal ou outro, destinadas a apurar responsabilidade ou a imputar culpa e que as autoridades de investigação possam comunicar os resultados de uma investigação de segurança marítima sem instruções nem interferência de quaisquer pessoas, organizações ou partes que possam ser afetadas pelo seu desfecho.";

b) No n.º 2, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

"b) A coordenação das atividades das respetivas autoridades de investigação, na medida do necessário à consecução dos objetivos da presente diretiva.";

5) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 5.º

Dever de proceder à investigação

1. Cada Estado-Membro deve garantir que seja efetuada uma investigação de segurança pela autoridade de investigação a que se refere o artigo 8.º sempre que ocorra um acidente marítimo muito grave:

- a) Que envolva um navio que arvore a sua bandeira, qualquer que seja o local do acidente;
- b) No seu mar territorial ou nas suas águas interiores, conforme definidos na UNCLOS, qualquer que seja a bandeira do navio ou navios envolvidos no acidente; ou

c) Que implique um interesse legítimo do Estado-Membro, qualquer que seja o local do acidente e a bandeira do navio ou navios envolvidos.

2. No caso dos navios de pesca de comprimento inferior a 15 metros, a autoridade de investigação deve proceder a uma avaliação preliminar do acidente marítimo muito grave, a fim de determinar se deve ou não realizar uma investigação de segurança.

Se a autoridade de investigação decidir não realizar uma investigação de segurança sobre um acidente marítimo muito grave que envolva um navio de pesca de comprimento inferior a 15 metros, os fundamentos dessa decisão devem ser registados e notificados em conformidade com o artigo 17.º, n.º 3.

3. Nas decisões a que se refere o n.º 2, a autoridade de investigação deve ter em conta os elementos de prova disponíveis, bem como a possibilidade de os resultados da investigação de segurança contribuírem para a prevenção de acidentes e incidentes futuros. No caso de qualquer outro acidente ou incidente marítimo, compete à autoridade de investigação decidir se deve ou não realizar uma investigação de segurança.

4. O âmbito da investigação de segurança e os aspetos práticos da sua realização são determinados pela autoridade de investigação do Estado-Membro investigador principal em colaboração com as autoridades de investigação congéneres dos outros Estados legitimamente interessados, da forma que melhor considere conduzir à consecução dos objetivos da presente diretiva e tendo em vista prevenir futuros acidentes e incidentes.

5. Durante as investigações de segurança, a autoridade de investigação deve seguir as Diretrizes da OMI destinadas a auxiliar os investigadores na aplicação do Código de Investigação de Acidentes Marítimos. Os investigadores podem afastar-se destas diretrizes se tal se revelar necessário, com base na sua apreciação profissional, para alcançar os objetivos da investigação. A Comissão pode adotar recomendações para a aplicação destas diretrizes, tendo em conta eventuais ensinamentos pertinentes retirados de investigações de segurança, e após consulta das autoridades de investigação no âmbito do quadro permanente de cooperação definido no artigo 10.º.

6. Ao decidirem se um acidente ou incidente marítimo ocorrido com navios acostados, amarrados ou atracados, que envolva trabalhadores em terra ou trabalhadores portuários, está "diretamente relacionado com as operações de um navio" e, por conseguinte, está sujeito a uma investigação de segurança, os Estados-Membros devem, em conformidade com o seu direito nacional, dar especial atenção ao envolvimento e à relevância da estrutura, equipamento, procedimentos, tripulação e gestão do navio para a atividade a realizar.

7. As investigações de segurança devem ser abertas sem demora após a ocorrência do acidente ou incidente marítimo e, em qualquer caso, no prazo máximo de dois meses após a sua ocorrência.

8. Se, no decurso de uma investigação de segurança marítima, se verificar que foi cometida uma infração nos termos dos artigos 3.º, 3.º-A, 3.º-B ou 3.º-C da Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima, de 1988, na sua versão atualizada, a autoridade de investigação, tendo em conta o direito nacional, deve informar imediatamente as autoridades de segurança marítima do Estado-Membro ou Estados-Membros e de qualquer país terceiro envolvido.";

6) O artigo 6.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 6.º

Dever de notificação

Os Estados-Membros devem estabelecer, no âmbito dos respetivos ordenamentos jurídicos, o dever de as autoridades competentes e/ou as partes envolvidas comunicarem imediatamente à autoridade de investigação a ocorrência de qualquer acidente ou incidente abrangidos pela presente diretiva.";

7) O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"A realização de investigações de segurança paralelas relativamente ao mesmo acidente ou incidente marítimo deve ser estritamente limitada a casos excecionais. Nesses casos, os Estados-Membros devem notificar a Comissão das razões por que realizaram essas investigações paralelas. Os Estados-Membros que realizem investigações de segurança paralelas devem cooperar entre si. Em especial, as autoridades de investigação envolvidas devem proceder ao intercâmbio de todas as informações relevantes recolhidas durante as respetivas investigações, em particular a fim de chegarem, tanto quanto possível, às mesmas conclusões.";

b) É inserido o seguinte n.º 1-A:

"1-A. Durante a investigação de segurança marítima, os Estados-Membros legitimamente interessados devem, na medida em que tal for praticável, auxiliar o Estado-Membro ou Estados-Membros investigadores de segurança marítima no acesso às informações pertinentes para a investigação. O investigador ou investigadores que realizam uma investigação de segurança marítima podem também ter acesso a informações na posse dos inspetores governamentais, oficiais da guarda costeira, operadores dos serviços de tráfego marítimo, pilotos e outro pessoal marítimo do Estado legitimamente interessado, em conformidade com o seu direito nacional.";

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

"4. Sempre que num acidente ou incidente marítimo estiver envolvido um navio ro-ro de passageiros ou uma embarcação de passageiros de alta velocidade, a investigação de segurança deve ser iniciada pelo Estado-Membro em cujo mar territorial ou em cujas águas interiores, conforme definidos na UNCLOS, tiver ocorrido o acidente ou incidente ou, se tiver ocorrido noutras águas, pelo último Estado-Membro visitado por esse navio ro-ro de passageiros. Esse Estado é responsável pela investigação de segurança e pela coordenação com os outros Estados-Membros legitimamente interessados até que se decida de comum acordo qual deles será o Estado investigador principal.";

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

"Artigo 8.º

Autoridades de investigação de segurança marítima

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as investigações de segurança marítima sejam efetuadas sob a responsabilidade de uma autoridade de investigação de segurança marítima imparcial, independente e de carácter permanente, dotada dos poderes necessários e de meios e recursos financeiros suficientes, e por investigadores devidamente qualificados, competentes em matérias relacionadas com acidentes e incidentes marítimos, para cumprir as obrigações que lhes incumbem por força da presente diretiva.

Nada impede a nomeação adequada de investigadores com as competências especializadas necessárias para participar, a título temporário, numa investigação de segurança marítima nem o recurso a consultores para prestar aconselhamento especializado sobre qualquer aspeto de uma investigação de segurança marítima.

A fim de efetuar uma investigação de segurança de modo imparcial, a autoridade de investigação de segurança marítima deve ser independente, no que respeita à sua organização, à sua estrutura legal e ao seu processo de tomada de decisões, de qualquer outro interessado cujos interesses possam colidir com as funções que lhe são confiadas.

Os Estados-Membros sem litoral que não tenham navios nem embarcações que arvoem a sua bandeira e que sejam abrangidos pela presente diretiva devem designar um ponto de contacto independente para cooperar na investigação de segurança nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea c).

2. A autoridade de investigação de segurança marítima deve assegurar que cada investigador possua conhecimentos e experiência práticos nos domínios relacionados com as suas funções normais de investigação. Deve igualmente assegurar o pronto acesso a conhecimentos especializados, conforme necessário.

3. As funções confiadas à autoridade de investigação de segurança marítima podem também incluir a recolha e análise de dados relativos à segurança marítima, em especial para fins de prevenção, desde que essas atividades não comprometam a sua independência nem impliquem responsabilidades em matérias regulamentares, administrativas ou de normalização.
4. No quadro dos respetivos ordenamentos jurídicos, os Estados-Membros devem assegurar que os investigadores da sua autoridade de investigação de segurança marítima, ou de qualquer outra autoridade de investigação de segurança marítima em que tiver sido delegada a função de investigar no domínio da segurança marítima, se for caso disso em cooperação com as autoridades responsáveis pelo inquérito judicial, disponham de todas as informações relevantes para a condução da investigação de segurança e, portanto, possam:
- a) Aceder a qualquer zona relevante ou a qualquer local de acidente, bem como a qualquer navio, casco ou estrutura, incluindo a carga, o equipamento e os destroços;
 - b) Proceder à listagem imediata dos elementos de prova e à busca e remoção controladas do casco, dos destroços e de outros componentes ou matérias para perícia ou análise;
 - c) Requisitar a perícia ou análise dos elementos referidos na alínea b) e aceder livremente aos respetivos resultados;
 - d) Aceder livremente, reproduzir e utilizar todas as informações e dados registados pertinentes, incluindo os dados dos VDR ou dos S-VDR, respeitantes ao navio, às gravações dos serviços de tráfego, à viagem, à carga, aos tripulantes e quaisquer outras pessoas, objetos, condições e circunstâncias;
 - e) Aceder livremente aos resultados dos exames aos corpos das vítimas ou das análises efetuadas a amostras deles retiradas;
 - f) Requisitar e aceder livremente aos resultados dos exames efetuados a pessoas envolvidas no serviço do navio ou a outras pessoas de interesse para o caso, ou das análises de amostras retiradas dessas pessoas;

- g) Ouvir testemunhas sem a presença de pessoas cujos interesses possam ser considerados prejudiciais para a investigação de segurança;
 - h) Obter os registos das vistorias e outras informações pertinentes na posse do Estado de bandeira, dos armadores, das sociedades de classificação ou de qualquer outra parte com interesse no caso, sempre que essas partes ou os seus representantes estejam estabelecidos no Estado-Membro em causa;
 - i) Requisitar a assistência das autoridades competentes nos respetivos Estados, incluindo os inspetores ao serviço do Estado de bandeira ou do Estado do porto, oficiais da guarda costeira, operadores dos serviços de tráfego marítimo, equipas de busca e salvamento, pilotos e outro pessoal portuário ou marítimo.
5. A autoridade de investigação de segurança marítima deve dispor de condições para intervir imediatamente depois de lhe ter sido comunicado um acidente e para obter recursos suficientes para poder exercer as suas funções de forma autónoma. Os seus investigadores de segurança marítima devem gozar de um estatuto que lhes proporcione as necessárias garantias de independência.
6. A autoridade de investigação de segurança marítima pode combinar as funções que lhe são confiadas nos termos da presente diretiva com a investigação de outras ocorrências além de acidentes marítimos, desde que tal atividade não comprometa a sua independência.
7. Cada Estado-Membro pode desenvolver, implementar e manter um sistema de gestão da qualidade para a respetiva autoridade de investigação de segurança marítima.";

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

"Artigo 9.º

Confidencialidade

1. Sem prejuízo do Regulamento (UE) 2016/679, os Estados-Membros devem assegurar, no quadro dos seus ordenamentos jurídicos, que os registos a seguir enumerados só possam ser divulgados para os fins da investigação de segurança marítima, exceto se a autoridade competente do Estado-Membro em causa determinar que existe um interesse público superior na sua divulgação, incluindo os casos em que se conclua que os benefícios da divulgação são superiores ao impacto negativo nacional e internacional que essa ação possa ter nessa ou em qualquer futura investigação de segurança:
 - a) Todas as declarações recolhidas junto de pessoas pela autoridade de investigação de segurança marítima durante a investigação de segurança marítima;
 - b) Registos que revelem a identidade das pessoas que forneceram elementos de prova no contexto da investigação de segurança marítima;
 - c) Informações recolhidas pela autoridade de investigação de segurança marítima que sejam de natureza particularmente sensível e pessoal, incluindo informações relacionadas com a saúde das pessoas;
 - d) Elementos produzidos ulteriormente, no decurso da investigação de segurança marítima, como notas, rascunhos, pareceres escritos pelos investigadores de segurança marítima ou opiniões expressas durante a análise das informações;
 - e) Informações e elementos de prova fornecidos por investigadores de segurança marítima de outros Estados-Membros ou de países terceiros em conformidade com as normas e práticas internacionais recomendadas, caso a respetiva autoridade de investigação de segurança marítima assim o solicite;
 - f) Projetos de relatórios provisórios, concisos ou finais;

- g) Todas as comunicações entre pessoas que tenham estado envolvidas na operação do navio;
 - h) Gravações escritas ou eletrónicas e transcrições de gravações dos serviços de tráfego marítimo, incluindo os respetivos relatórios e resultados elaborados para fins internos.
2. As gravações dos sistemas de registo dos dados de viagem e dos sistemas de registo dos dados de viagem simplificados resultantes de uma investigação de segurança marítima não podem ser divulgadas nem utilizadas para outros fins que não os da investigação de segurança marítima ou da segurança do navio, exceto se forem anonimizadas ou divulgadas através de procedimentos seguros.
3. Para os efeitos referidos no n.º 1, só podem ser divulgados os dados que sejam estritamente necessários.
4. Os Estados-Membros podem decidir limitar os casos em que uma tal decisão de divulgação pode ser tomada, na observância do direito da União.";
- 10) O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:
- a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

"1. Os Estados-Membros devem estabelecer, em estreita colaboração com a Comissão, um quadro permanente de cooperação que permita que as respetivas autoridades de investigação de segurança marítima cooperem entre si na medida do necessário à consecução do objetivo da presente diretiva.";

b) O n.º 3 é alterado do seguinte modo:

a) A parte introdutória e a alínea a) passam a ter a seguinte redação:

"3. No âmbito do quadro permanente de cooperação, as autoridades de investigação de segurança marítima dos Estados-Membros devem, em particular, acordar nas melhores formas de cooperação a fim de:

a) Permitir que as autoridades de investigação de segurança marítima partilhem instalações, meios e equipamento, para a perícia dos destroços e do equipamento do navio e de outros objetos de interesse para a investigação de segurança, incluindo a extração e análise dos dados dos VDR ou dos S-VDR e de outros dispositivos eletrónicos;"

b) As alíneas h) e i) passam a ter a seguinte redação:

"h) Promoverem a cooperação com as autoridades de investigação de segurança marítima de países terceiros e com as organizações internacionais de investigação de acidentes marítimos nos domínios abrangidos pela presente diretiva;

i) Prestarem todas as informações pertinentes às autoridades de investigação de segurança marítima que efetuam investigações de segurança marítima.";

10-A) O artigo 12.º é alterado do seguinte modo:

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

"3. A cooperação de um Estado-Membro numa investigação de segurança marítima conduzida por um país terceiro legitimamente interessado não prejudica os deveres de investigação e de notificação nos termos da presente diretiva. Caso um país terceiro legitimamente interessado esteja a conduzir uma investigação de segurança marítima que envolva um ou mais Estados-Membros, os Estados-Membros podem decidir abster-se de uma investigação paralela, desde que a investigação conduzida pelo país terceiro seja efetuada de acordo com o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI. Nesses casos, o disposto no artigo 14.º não é aplicável às autoridades de investigação de segurança marítima dos Estados-Membros.";

10-B) No artigo 13.º, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

"a) Salvar toda a informação contida em cartas marítimas, diários de bordo e registos eletrónicos, magnéticos e de vídeo, incluindo os dados dos VDR ou dos S-VDR e de outros dispositivos eletrónicos relativos ao período que antecedeu, em que se passou e que se seguiu ao acidente;"

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

"Artigo 14.º

Relatórios de acidentes

1. As investigações de segurança efetuadas nos termos da presente diretiva devem ser objeto de um relatório de acidente, apresentado num formato definido pela autoridade de investigação de segurança marítima de acordo com as secções pertinentes do anexo I e publicado.

As autoridades de investigação de segurança marítima podem decidir que uma investigação de segurança marítima seja objeto de um relatório conciso a publicar no caso de:

- a) A investigação de segurança não dizer respeito a um acidente marítimo muito grave; ou
- b) O acidente marítimo e os resultados da respetiva investigação não serem suscetíveis de contribuir para a prevenção de acidentes e incidentes futuros.

2. As autoridades de investigação de segurança marítima devem envidar todos os esforços para disponibilizar o relatório de acidente referido no n.º 1, incluindo as suas conclusões e eventuais recomendações, ao público e, em especial, ao setor marítimo, nos 12 meses seguintes à data do acidente. Se, no caso de um acidente muito grave, não for possível produzir o relatório de acidente final a tempo, deve ser publicado um relatório de acidente provisório nos 12 meses seguintes à data do acidente.

3. A autoridade de investigação de segurança marítima do Estado-Membro investigador principal deve enviar cópia do relatório final ou provisório à Comissão. Deve ter em conta as eventuais observações técnicas da Comissão sobre relatórios finais, que não alterem as conclusões na sua substância, a fim de melhorar a qualidade do relatório de acidente da forma mais adequada à consecução do objetivo da presente diretiva.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 20.º, a fim de alterar ou completar as partes relacionadas com os elementos factuais, a descrição e a análise do anexo I.";

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

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

"1. Os Estados-Membros devem assegurar que as recomendações de segurança formuladas pelas autoridades de investigação de segurança marítima sejam devidamente tidas em conta pelos seus destinatários e, caso se justifique, tenham o seguimento devido no respeito do direito da União e do direito internacional.";

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

"2. Nos casos em que tal se justifique, a autoridade de investigação de segurança marítima ou a Comissão formulam recomendações de segurança com base numa análise de dados sucinta e nos resultados globais das investigações de segurança marítima realizadas.";

13) No artigo 16.º, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"Sem prejuízo do direito que lhe assiste de emitir um alerta precoce, a autoridade de investigação de segurança marítima de um Estado-Membro que, em qualquer fase da investigação de segurança marítima, considere necessária uma intervenção urgente ao nível da União para prevenir o risco de novos acidentes, deve informar sem demoras a Comissão da necessidade de emissão de um alerta precoce.";

14) O artigo 17.º é alterado do seguinte modo:

a) É inserido o seguinte número:

"2-A. Os Estados-Membros devem registar na EMCIP todos os acidentes e incidentes marítimos da forma prevista no anexo II e, quando for realizada uma investigação de segurança marítima, fornecer os dados resultantes dessa investigação segundo o modelo da base de dados EMCIP. No caso dos navios de pesca de comprimento inferior a 15 metros, apenas é exigida a comunicação de acidentes marítimos muito graves. Sempre que não sejam investigados acidentes marítimos muito graves que envolvam navios de pesca de comprimento inferior a 15 metros, devem ser comunicadas as razões para tal.";

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

"3. As autoridades de investigação de segurança marítima dos Estados-Membros devem registar todos os acidentes marítimos muito graves na EMCIP. Os Estados-Membros podem decidir qual a autoridade ou autoridades nacionais competentes para comunicar todos os outros acidentes e incidentes marítimos e proceder à respetiva nomeação. Sempre que a Comissão tiver conhecimento de um acidente ou incidente marítimo, informa do mesmo as autoridades nacionais competentes.";

c) É inserido o seguinte número:

"5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 20.º, para alterar ou completar o anexo II, no que diz respeito às informações a fornecer nesse anexo a fim de ter em conta as alterações introduzidas pela OMI no Código de Investigação de Acidentes Marítimos da OMI ou nas diretrizes conexas da OMI.";

- 15) É inserido o novo artigo seguinte:

"Artigo 17.º-A

Formação e apoio operacional

1. A pedido específico das autoridades de investigação de segurança marítima dos Estados-Membros, a Comissão facilita o desenvolvimento de capacidades, bem como a partilha de conhecimentos no seio das autoridades de investigação de segurança marítima e entre elas através da prestação de formação sobre novos desenvolvimentos jurídicos e tecnológicos, técnicas e ferramentas específicas e tecnologias relacionadas com os navios, os seus equipamentos e as suas operações.
2. A pedido das autoridades de investigação de segurança marítima dos Estados-Membros, e partindo do princípio de que não se verifica qualquer conflito de interesses, a Comissão presta apoio operacional a esses Estados-Membros na realização das suas investigações de segurança marítima. Esse apoio pode consistir, nomeadamente, em disponibilizar equipamento ou ferramentas analíticas especializadas, bem como conhecimentos especializados de que as autoridades de investigação de segurança marítima geralmente não necessitem, desde que a sua independência seja assegurada.";

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

"Artigo 19.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) criado pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.";

- 17) O artigo 20.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 20.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 14.º, n.º 4, e no artigo 17.º, n.º 5, é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar da [*data de entrada em vigor do ato legislativo de base*].
3. A delegação de poderes referida no artigo 14.º, n.º 4, e no artigo 17.º, n.º 5, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 14.º, n.º 4, e do artigo 17.º, n.º 5, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.";

- 18) O artigo 23.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 23.º

Reexame da aplicação

Até [SP: inserir a 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."

- 19) Ao artigo 24.º, é aditado o seguinte número:

"3. O Regulamento (UE) n.º 1286/2011 da Comissão é revogado com efeitos a partir do termo do prazo de transposição da presente diretiva, tal como definido no artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva... [*inserir a referência à diretiva de alteração*]."

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem adotar e publicar as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva até [4 anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva].

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente diretiva.

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 destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
A Presidente

Pelo Conselho
O Presidente
