



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

15957/23

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

**TRANS 533
MAR 157
OMI 84
CODEC 2262
IA 325
ILO 14**

RELATÓRIO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	15164/23
n.º doc. Com.:	10126/23 + ADD 1
Assunto:	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 – <i>Orientação geral</i>

I. INTRODUÇÃO

1. Em 1 de junho de 2023, a Comissão enviou ao Conselho e ao Parlamento Europeu a proposta referida em epígrafe.
2. A 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.

¹ JO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

3. A Diretiva 2009/16/CE 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.
4. A revisão da diretiva tem os seguintes objetivos específicos:
- Atualizar e alinhar a legislação da UE com as regras e procedimentos internacionais, estabelecidos pela Organização Marítima Internacional (OMI), pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) ou pelo Memorando de Acordo de Paris sobre o Controlo dos Navios pelo Estado do Porto;
 - 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; e
 - 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.
5. A Comissão adotou a proposta no contexto do seu programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT), no seguimento imediato de um balanço de qualidade da legislação no domínio do transporte marítimo¹, realizado em 2018.

¹ 9128/18 + ADD 1.

6. A proposta baseia-se nos resultados de uma avaliação de impacto¹, que foi orientada por um estudo de apoio externo. A avaliação de impacto foi apresentada e analisada exaustivamente numa reunião do grupo, não tendo suscitado grandes preocupações para as delegações.

II. ANÁLISE PELAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

7. Em 13 de julho de 2023, a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) do Parlamento Europeu designou como relatora Vera Tax (S&D, Países Baixos). Vera Tax apresentou o seu projeto de relatório em 19 de setembro, estando atualmente prevista para 7 de dezembro a votação da Comissão TRAN sobre esta proposta.
8. Em 20 de setembro de 2023, o Comité Económico e Social Europeu aprovou o seu parecer sobre a proposta². Em 23 de junho de 2023, o Comité das Regiões decidiu não emitir parecer.

III. PONTO DA SITUAÇÃO DOS TRABALHOS NO CONSELHO

9. O Grupo dos Transportes Marítimos debateu a proposta em várias reuniões, com início em outubro de 2023. Todas as delegações manifestaram, de um modo geral, o seu apoio aos objetivos da proposta da Comissão, com vista a melhorar a segurança marítima e a proteger o meio marinho.
10. Na reunião de 22 de novembro, o Comité de Representantes Permanentes confirmou o seu apoio ao último compromisso e recomendou ao Conselho que definisse uma orientação geral na reunião do Conselho TTE (Transportes) de 4 de dezembro de 2023.
11. Foram introduzidas várias alterações à proposta da Comissão. Muitas destas alterações visam assegurar a clareza e a coerência com as regras e procedimentos internacionais, em especial, as estabelecidas pelo Memorando de Acordo de Paris sobre o Controlo dos Navios pelo Estado do Porto (MA de Paris). Há também outras alterações de fundo a assinalar, como a seguir se indica.

¹ 10126/23 ADD 2 + ADD 3.

² 13381/23.

12. Em primeiro lugar, a proposta da Comissão no sentido de incluir dois novos critérios na metodologia de cálculo da classificação de risco dos navios (que constitui um instrumento para orientar as inspeções de navios pelo Estado do porto dos navios com maior probabilidade de apresentar anomalias) foi contestada pelos Estados-Membros. O primeiro destes critérios diz respeito ao indicador de intensidade de carbono do navio (IIC). Os Estados-Membros assinalaram que este indicador depende não só do estado técnico do navio, mas também de parâmetros operacionais (como a velocidade do navio), bem como de circunstâncias externas (padrões de comércio, condições meteorológicas, tempo de permanência no porto, etc.), o que significa que não constitui necessariamente um indicador de mau desempenho nem de não conformidade, pelo que não deve ser tido em conta no cálculo do perfil de risco do navio.
13. O segundo critério diz respeito à disponibilidade dos certificados eletrónicos. Os Estados-Membros sublinharam que se trata de um elemento administrativo fora do controlo do navio, uma vez que a decisão de utilizar ou não certificados eletrónicos cabe ao Estado de bandeira. Por este motivo, os certificados eletrónicos não constituem um indicador do estado do navio nem da sua conformidade com os instrumentos obrigatórios da OMI e da UE, não devendo ser tidos em conta no cálculo do perfil de risco do navio.
14. Em segundo lugar, a Comissão propôs, no artigo 3.º, a introdução de um sistema voluntário de controlo para os navios de pesca de maior dimensão de comprimento superior a 24 metros, que até à data estavam excluídos do âmbito de aplicação da diretiva. Os Estados-Membros concordaram com esta abordagem, uma vez que poderá aumentar o nível de conformidade destes navios. No entanto, uma vez que se trata de um sistema voluntário, os Estados-Membros consideram que as modalidades desse regime específico de inspeção de navios de pesca pelo Estado do porto não devem ser estabelecidas por atos de execução, mas sim através de orientações adotadas pela Comissão em cooperação com o MA de Paris.
15. Em terceiro lugar, foram introduzidas várias alterações para permitir uma maior flexibilidade das autoridades de inspeção pelo Estado do porto. No artigo 14.º, n.º 4, a Comissão propôs que as inspeções alargadas fossem efetuadas por, pelo menos, dois inspetores do Estado do porto. No entanto, o número de inspetores exigido depende de vários fatores e, em muitas situações, seria desnecessário e oneroso mobilizar mais do que um inspetor. Os Estados-Membros consideram que as autoridades de inspeção pelo Estado do porto devem manter a flexibilidade necessária para organizarem o seu trabalho a este respeito. Do mesmo modo, considerou-se que o requisito de um relatório de inspeção ter sempre de ser validado por um inspetor do Estado do porto que não fazia parte da equipa que realizou a inspeção era demasiado rígido; o artigo 24.º, n.º 3, foi alterado de modo a permitir mais flexibilidade.

16. Em quarto lugar, a fim de evitar impor encargos administrativos desproporcionados para os Estados-Membros sem litoral que não têm portos marítimos e que podem verificar que do total dos navios que fazem escala anualmente durante o período de três anos precedentes nos seus portos fluviais, menos de 5 % são navios abrangidos pela diretiva, estes Estados-Membros podem derrogar ao disposto na presente diretiva (artigo 2.º e considerando 20-B). Tal significaria que, desde que estas condições estejam preenchidas, esses Estados-Membros não seriam obrigados a transpor a diretiva.
17. Por último, o prazo de transposição proposto pela Comissão (um ano após a entrada em vigor da diretiva de alteração) seria alargado para 4 anos.
18. Nesta fase do procedimento, a Comissão mantém uma reserva processual em relação a todas as alterações à sua proposta.

IV. CONCLUSÕES

19. 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 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, com base no compromisso constante do anexo do presente relatório.
-

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 Europeu⁵,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁶,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁷ 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, a proteção do meio marinho e as condições de vida e de trabalho nos navios, independentemente das bandeiras.

⁵ JO C de , p. .

⁶ JO C de , p. .

⁷ JO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

- (2) A Diretiva 2009/16/CE baseia-se no acordo voluntário preexistente 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, deverão 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.
- (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 deverá 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 igual ou superior a 24 metros, entendendo-se "comprimento" na aceção do Acordo da Cidade do Cabo de 2012, (que são também os navios de pesca mais sujeitos às convenções internacionais) são suscetíveis de navegar em águas internacionais e fazer escala em portos não situados no 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 são visitados por estes navios de pesca de maiores dimensões. Por conseguinte, propõe-se um sistema voluntário para os Estados-Membros que desejem efetuar estas inspeções e que seja paralelo e 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 igual ou superior a 24 metros pode, pois, ser desenvolvido organicamente pelos Estados-Membros, pelo MA de Paris e pela Comissão, sem os incorporar no atual MA de Paris. Para o efeito, deverá ser desenvolvido um módulo distinto para a base de dados das inspeções existente.
- (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 inspeção é determinada principalmente pelo perfil de risco do navio, que estabelece os intervalos entre as inspeções e o âmbito das mesmas. Os navios da Prioridade II podem ser inspecionados, enquanto os navios da Prioridade I têm de 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, deverão 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 deverá ser alinhada em conformidade.

- (10-A) Em circunstâncias normais, as inspeções dos navios da Prioridade II não são obrigatórias, embora os navios da Prioridade II possam ser inspecionados. No entanto, no caso dos Estados-Membros que não venham a receber um número de escalas de navios elegíveis para inspeções suficiente para cumprirem a sua obrigação anual, os referidos navios da Prioridade II têm de ser inspecionados. Uma vez que estas inspeções se tornam, na prática, obrigatórias para esses Estados, poderá ser necessária uma maior flexibilidade para as inspeções dos navios prioritários II, especificamente para esses Estados. Por conseguinte, são disponibilizados adiamentos e justificações para os Estados anteriormente mencionados. Os Estados-Membros e a Comissão deverão envidar todos os esforços, no âmbito do Memorando de Acordo de Paris, para propor as medidas e as alterações necessárias para clarificar e cumprir este objetivo, sem prejuízo da adoção de medidas técnicas destinadas a adaptar a base de dados das inspeções existente no que diz respeito ao adiamento.
- (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 [...]. 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. 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.
- (12-A) Em 2019, o MA de Paris adotou uma nova metodologia que estabelece listas de desempenho elevado, médio e baixo, como alternativa às listas branca, cinzenta e negra de Estados de bandeira. Deverá ser prestada especial atenção ao regulamento de execução referido no artigo 10.º relativo ao perfil de risco de um navio, que estabelece a categorização dos Estados de bandeira. Esta metodologia deverá ser aplicada na presente diretiva, a fim de garantir a sua equidade, em especial no que diz respeito à forma como trata os Estados de bandeira com frotas pequenas.

- (12-B) Uma vez que os inspetores do Estado do porto necessitam de tempo para preparar e efetuar as inspeções, é importante prever tempo suficiente. Este aspeto é particularmente relevante no caso das inspeções alargadas, bem como das inspeções de navios ro-ro de passageiros em serviço regular, nos quais pode ser tida em conta a exploração do navio.
- (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.
- (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) (Suprimido)
- (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 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 melhor⁸. 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.

⁸ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (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 e aos requisitos aplicáveis aos certificados eletrónicos, 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 Conselho⁹.
- (18) (Suprimido)
- (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 deverá 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 deverão 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.
- (20-A) Se uma inspeção não for efetuada devido a circunstâncias extraordinárias e imprevistas, como catástrofes naturais, pandemias ou emergências de saúde pública, atentados terroristas ou conflitos laborais, não deverá ser contada como inspeção não efetuada. Essas circunstâncias deverão ser devidamente justificadas e comunicadas à Comissão.

⁹ 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).

(20-B) A fim de não impor encargos administrativos desproporcionados aos Estados-Membros sem litoral, uma regra *de minimis* deverá permitir que esses Estados-Membros derroguem das disposições da presente diretiva, o que significa que esses Estados-Membros não são obrigados a transpor a presente diretiva desde que cumpram determinados critérios.

(21) A Diretiva 2009/16/CE deverá, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

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 seguintes alíneas:

"l) A Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios (Convenção das Águas de Lastro);

m) A Convenção Internacional de Nairóbi sobre a Remoção dos Destroços (Convenção de Nairóbi);

n) A Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ecológica dos Navios de 2009 (Convenção de Hong Kong).";

a-A) No ponto 1, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

"c) A Convenção internacional para a prevenção da poluição por navios de 1973, e o seu protocolo de 1978 (MARPOL 73/78);";

a-B) No ponto 1, a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

"d) A Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos de 1978, conforme alterada;"

b) O ponto 3 é suprimido;

b-B) O ponto 8 passa a ter a seguinte redação:

"8. "Inspetor", um agente administrativo do setor público ou outra pessoa, devidamente autorizado pela autoridade competente de um Estado-Membro para efetuar a inspeção pelo Estado do porto e responsável perante essa autoridade competente;"

b-C) É aditado o seguinte ponto:

"8-A. "Inspeção", verificação global do estado do navio, do seu equipamento e da sua tripulação, baseada nas convenções aplicáveis e efetuada por um inspetor. A inspeção não é uma vistoria com vista à emissão, aprovação ou renovação de certificados oficiais e o relatório da inspeção fornecido ao comandante não constitui um certificado.";

b-D) O ponto 11 passa a ter a seguinte redação:

"11. "Inspeção inicial" uma inspeção a bordo de um navio efetuada por um inspetor, que inclua, pelo menos, as verificações impostas pelo n.º 1 do artigo 13.º;"

b-E) O ponto 12 passa a ter a seguinte redação:

"12. "Inspeção aprofundada", uma inspeção que abranja o âmbito de uma inspeção inicial, em que o navio, o seu equipamento e a sua tripulação são, no todo ou em parte, conforme apropriado, sujeitos a um exame aprofundado, nas circunstâncias especificadas no n.º 3 do artigo 13.º, no que se refere à construção, ao equipamento e à lotação do navio, às condições de vida e de trabalho no navio e à observância dos procedimentos operacionais a bordo;"

b-F) O ponto 13 passa a ter a seguinte redação:

"13. "Inspeção alargada", uma inspeção que abranja o âmbito de uma inspeção inicial e que incida, pelo menos, nos elementos enumerados no anexo VII. Uma inspeção alargada pode incluir uma inspeção aprofundada, sempre que existam motivos inequívocos em conformidade com o n.º 3 do artigo 13.º;"

b-G) O ponto 19 passa a ter a seguinte redação:

"19. "Certificado oficial", a certificação emitida pelo Estado de bandeira ou em seu nome, em conformidade com as convenções aplicáveis;"

2) O artigo 3.º é alterado do seguinte modo:

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

"Na inspeção de navios que arvorem a bandeira de um Estado que não seja parte numa convenção que contenha uma "regra que impede qualquer tratamento mais favorável", os Estados-Membros asseguram que o tratamento dado a esses navios e às suas tripulações não seja mais favorável do que o reservado aos navios que arvorem bandeira de um Estado que seja parte nessa convenção. Esses navios são submetidos a uma inspeção aprofundada, segundo os procedimentos estabelecidos pelo MA de Paris.";

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 de comprimento inferior a 24 metros, os navios de guerra, as unidades auxiliares da marinha de guerra, os navios de madeira de construção primitiva, os navios do Estado de carácter não comercial e as embarcações de recreio não utilizadas com fins comerciais. Para efeitos da presente diretiva, o comprimento de um navio de pesca é definido em conformidade com o Acordo da Cidade do Cabo de 2012.";

b) É aditado o seguinte número:

"4-A. Os Estados-Membros podem efetuar inspeções pelo Estado do porto aos navios de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros. A Comissão, em cooperação com o MA de Paris, pode adotar orientações que estabeleçam as modalidades desses regimes paralelos e distintos específicos de inspeção de navios pelo Estado do porto para esses navios de pesca.";

3) No artigo 5.º, é aditado o seguinte número:

"2-A. As inspeções de navios efetuadas pelos Estados-Membros que tiverem excedido 20 % da sua obrigação anual de inspeção 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, ainda assim, 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) O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:

-a) A epígrafe e o n.º 1 passam a ter a seguinte redação:

"Disposições que permitem o equilíbrio das quotas-partes de inspeção na União"

1. Considera-se que o Estado-Membro, no qual o número total de escalas dos navios da Prioridade I exceda a sua quota-parte de inspeções referida na alínea b) do n.º 2 do artigo 5.º, cumpre essa obrigação se efetuar um número de inspeções correspondente pelo menos a essa quota-parte de inspeções e se não falhar mais de 40 % do número total dos navios da Prioridade I que fazem escala nos seus portos e ancoradouros.";

(a) 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, ainda assim, 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, 2 e 3 passam a ter a seguinte redação e são aditados dois novos números:

"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 numa qualquer escala subsequente 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, exceto em portos do Estado de bandeira do navio, e o adiamento não seja superior a 15 dias a contar da hora exata da partida; ou
- b) Se a inspeção puder ser efetuada noutro porto de escala da União ou da região do MA de Paris dentro de 15 dias a contar da hora exata da partida, desde que o Estado em que se situa esse porto de escala tenha concordado antecipadamente em efetuar a inspeção; ou

- c) Se a inspeção de um navio, incluindo navios ro-ro de passageiros ou embarcações de passageiros de alta velocidade que efetuem serviços regulares, puder ser efetuada no mesmo porto de escala dentro de 15 dias a contar da hora exata da partida.
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 9. 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; ou
 - c) A duração da escala do navio é demasiado curta para a inspeção ser efetuada satisfatoriamente;
3. Se uma inspeção não for efetuada num navio fundeado num ancoradouro, não é contada como inspeção não efetuada se:
- a) O navio for inspecionado noutra porto ou ancoradouro da Comunidade ou da região do MA de Paris em conformidade com o anexo I dentro de 15 dias; ou
 - b) A escala do navio ocorrer apenas durante o período noturno, ou se a duração desta for demasiado curta para a inspeção ser efetuada satisfatoriamente, e se o motivo da não realização de inspeção for registado na base de dados da inspeção; ou
 - c) No entender da autoridade competente, a realização da inspeção comportar um risco para a segurança dos inspetores, do navio, da sua tripulação ou do porto, ou para o meio marinho, e se o motivo da não realização de inspeção for registado na base de dados da inspeção; ou

4. Se uma inspeção não for efetuada devido a circunstâncias extraordinárias e imprevistas, não é contada como inspeção não efetuada e o motivo da não realização de inspeção é registado na base de dados da inspeção. Essas circunstâncias devem ser devidamente justificadas e comunicadas à Comissão.
5. As inspeções adiadas em conformidade com os n.ºs 1, 2, 3 ou 4 e registadas na base de dados da inspeção não são contadas para efeitos da avaliação do cumprimento pelo Estado-Membro da obrigação de inspeção referida nos artigos 6.º e 7.º;
- 7) (Suprimido)
- 8) É suprimido o artigo 9.º.
- 9) No artigo 10.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

"2. O perfil de risco de um navio é determinado por uma combinação de parâmetros de risco genéricos, históricos e ambientais, do seguinte modo:

 - a) Parâmetros genéricos

Os parâmetros genéricos devem basear-se no tipo, idade, bandeira, organizações reconhecidas envolvidas e desempenho da companhia em conformidade com a parte I.1 do anexo I e com o anexo II.

 - b) Parâmetros históricos

Os parâmetros históricos devem basear-se no número de anomalias e detenções ocorridas durante um determinado período em conformidade com a parte I.2 do anexo I e com o anexo II.

 - c) Parâmetros ambientais

Os parâmetros ambientais devem basear-se no número de anomalias relacionadas com a Convenção MARPOL, a Convenção AFS, a Convenção das Águas de Lastro, a CLC 92, a Convenção Bancas, a Convenção de Nairóbi e a Convenção de Hong Kong, em conformidade com a parte I.3 do anexo I e com o anexo II, e na possibilidade de essas anomalias constituírem motivos para a detenção.";

9-A) No artigo 10.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

"3. São conferidas competências de execução à Comissão tendo em vista a aplicação de uma metodologia de ponderação dos parâmetros de risco genéricos no que respeita, designadamente, aos critérios do Estado de bandeira e aos critérios de desempenho da companhia adotados pela MA de Paris em 2019, que estabelecem listas de baixo, médio e elevado desempenho. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 31.º, n.º 3.";

9-B) No artigo 13.º, n.º 1, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

"c) Certifica-se das condições gerais e de higiene do navio, incluindo a casa das máquinas e as acomodações da tripulação.";

9-C) No artigo 13.º, é suprimido o n.º 2;

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

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

"1. As seguintes categorias de navios são elegíveis para uma inspeção alargada em conformidade com as partes II.3A e II.3B do anexo I:

- navios com um perfil de alto risco,
- navios de passageiros, petroleiros, navios-tanque de transporte de gás e produtos químicos ou graneleiros, com mais de 12 anos de idade,
- navios com um perfil de alto risco ou navios de passageiros, petroleiros, navios-tanque de transporte de gás e produtos químicos ou graneleiros, com mais de 12 anos de idade, em caso de fatores prevalecentes ou imprevistos,
- navios submetidos a inspeção na sequência de uma recusa de acesso emitida em conformidade com o artigo 16.º e o artigo 21.º, n.º 4.";

a-B) É suprimido o n.º 3;

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

"4. A inspeção alargada será efetuada, na medida do possível, 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) O artigo 14.º-A é alterado do seguinte modo:

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."

b) É aditado um novo número:

"4-A. O operador ou o comandante do navio devem prever tempo suficiente no programa de operações para permitir a realização das inspeções previstas nos pontos 1.1 e 2, alínea a), do anexo XVII.";

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 incluído 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 incluído nas listas de elevado ou de médio desempenho, aprovadas 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.";

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

"2. A recusa de acesso só é revogada após um período de três meses a contar da data da sua emissão e quando se encontrarem preenchidas as condições previstas nos pontos 3 a 6 do anexo VIII."

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

"3. Qualquer detenção posterior num porto ou ancoradouro de um Estado-Membro ou de um Estado signatário do MA de Paris 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) O navio arvorar a bandeira de um Estado cuja taxa de detenção não figure na lista de baixo desempenho nem na lista de médio desempenho a que se refere o n.º 1;
- 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 Conselho¹⁰;
- b) O navio for gerido por uma companhia com um desempenho elevado em conformidade com a parte I.1 do anexo I, e
- c) Estiverem reunidas as condições estabelecidas nos pontos 3 a 6 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 que figure nas listas de desempenho médio ou baixo, publicadas 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."

¹⁰ 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)."

d) São aditados os seguintes números:

"4-A. Um navio que arvore a bandeira de um Estado que figure na lista de desempenho elevado e que tenha sido retido num porto ou ancoradouro da União no momento da sua primeira inspeção na União, após a terceira recusa de acesso ou qualquer recusa subsequente:

a) Deve ser proibido de aceder a qualquer porto ou ancoradouro da União por um período de 24 meses, se 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;

b) Deve ser proibido de aceder a qualquer porto ou ancoradouro da União permanentemente, se os certificados oficiais ou de classificação do navio não forem emitidos por uma organização ou organizações reconhecidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 391/2009.

4-B. Os prazos de recusa de acesso para detenções múltiplas serão prorrogados por 12 meses se for aplicável uma medida de recusa de acesso nos termos do artigo 21.º, n.º 4.";

12-A) No artigo 17.º, o primeiro parágrafo é alterado do seguinte modo:

Uma vez concluída a inspeção, o inspetor redige um relatório de inspeção nos termos do anexo IX. É fornecida ao comandante do navio uma cópia desse relatório.";

12-B) No artigo 20.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

"1. O proprietário ou o operador de um navio, ou o seu representante no Estado-Membro, têm o direito de recorrer de qualquer decisão de detenção ou de recusa de acesso tomada pela autoridade competente. O recurso não suspende a detenção nem a recusa de acesso.";

13) O artigo 21.º é alterado do seguinte modo:

a) 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 e para os navios referidos no artigo 19.º, n.º 2, 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 revogada após um período de 12 meses e quando se encontrarem preenchidas as condições previstas nos pontos 3 a 6 do anexo VIII. A recusa de acesso torna-se aplicável a partir da data da sua emissão.";

b) No n.º 5, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

"Nas circunstâncias referidas na alínea b) do n.º 4, a autoridade competente do Estado-Membro em que se situar o estaleiro de reparação alerta imediatamente a autoridade do Estado-Membro que deteve o navio, independentemente de o navio ter chegado. Se a autoridade competente do Estado-Membro em que tiverem sido detetadas as anomalias do navio tomar conhecimento de que o navio não fez escala num estaleiro de reparação, alerta imediatamente as autoridades competentes dos restantes Estados-Membros.

Nas circunstâncias referidas no n.º 4, alínea b), e se o estaleiro de reparação não se situar num Estado-Membro, se a autoridade competente do Estado-Membro em que tiverem sido detetadas as anomalias do navio tomar conhecimento de que o navio não fez escala num estaleiro de reparação, alerta imediatamente as autoridades competentes dos restantes Estados-Membros.";

c) O n.º 6 passa a ter a seguinte redação:

"Em derrogação do disposto no n.º 4, o acesso a um porto ou ancoradouro específico pode ser autorizado pela autoridade competente do Estado desse porto em caso de força maior ou de considerações de segurança primordiais, para reduzir ou minimizar os riscos de poluição, ou para corrigir anomalias nos termos do artigo 21.º, n.º 1, desde que o proprietário, o operador ou o comandante do navio tenham tomado medidas adequadas, a contento da autoridade competente desse Estado-Membro, para assegurar a entrada do navio em segurança no porto.";

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

"7. Em cooperação com os Estados-Membros e com base nos conhecimentos especializados e na experiência adquirida a nível dos Estados-Membros na União e no âmbito do MA de Paris, a Comissão pode desenvolver orientações e recomendações com vista a melhorar a política de formação do MA de Paris.

Em cooperação com os Estados-Membros e com o MA de Paris, a Comissão identifica e apresenta continuamente novas necessidades de formação, enquanto contributos para melhorar 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 a contar da hora de chegada e de partida, respetivamente, para a base de dados das inspeções através do sistema de intercâmbio de informação marítima da União "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, na medida do possível, antes da sua transferência para a base de dados, por um inspetor do Estado do porto ou outro agente da autoridade competente devidamente autorizado que não tenha feito parte da equipa que efetuou a inspeção.";

16) É inserido o seguinte artigo:

"Artigo 24.º-A

Certificados eletrónicos

1. A Comissão adota, em estreita colaboração com os Estados-Membros, atos de execução que estabelecem as especificações funcionais e técnicas da interface de comunicação harmonizada e do instrumento de validação para os certificados oficiais eletrónicos. 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, na sua qualidade de Estados de bandeira, que optem por utilizar a interface de comunicação harmonizada e o instrumento de validação para os certificados oficiais eletrónicos, podem fazê-lo para facilitar a transição para certificados eletrónicos.
3. (Suprimido)
4. (Suprimido);"

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 Conselho¹¹, 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;
- d) Informações sobre anomalias visíveis em conformidade com o artigo 23.º.";

¹¹ 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)."

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

"Artigo 30.º

Controlo do cumprimento e do desempenho dos Estados-Membros

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 pode desenvolver, aplicar e manter 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, decisões e orientações relativos à inspeção de navios pelo Estado do porto, adotada pelo MA de Paris, constante desse anexo."

20) (Suprimido)

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 10.º, n.º 3, 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, e o artigo 27.º nos termos do 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 [Serviço das Publicações: 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 constante do anexo IV da presente diretiva.

- 28) O anexo VIII é substituído pelo texto constante do anexo V da presente diretiva.
- 28-A) O anexo XII é substituído pelo texto constante do anexo VI da presente diretiva.

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem adotar e publicar, até [*Serviço das Publicações: inserir uma data: quatro anos 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.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou devem 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 adotarem no domínio regulado pela presente diretiva.
3. Os Estados-Membros que não têm portos marítimos e que podem verificar que do total dos navios que fazem escala anualmente durante o período de três anos precedentes nos seus portos fluviais, menos de 5 % são navios abrangidos pela presente diretiva, podem derrogar às disposições relativas à transposição da 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 Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente/A Presidente

Pelo Conselho

O Presidente/A Presidente

"I. Perfil de risco do navio

O perfil de risco de um navio é determinado pela combinação dos seguintes parâmetros genéricos, históricos e ambientais.

1. Parâmetros genéricos**(a) Tipo do navio**

Considera-se que os navios de passageiros, os navios petroleiros, os navios de transporte de produtos químicos, os navios de transporte de gás, os navios de transporte de substâncias líquidas nocivas (NLS) e os navios graneleiros representam um risco mais elevado.

(b) Idade do navio

Considera-se que os navios com mais de 12 anos de idade representam um risco mais elevado.

(c) Desempenho do Estado de bandeira

- i) Considera-se que os navios que arvoram bandeira de um Estado com uma alta taxa de detenção na Comunidade e na região do MA de Paris representam um risco mais elevado.
- ii) Considera-se que os navios que arvoram bandeira de um Estado com uma baixa taxa de detenção na Comunidade e na região do MA de Paris representam um risco menos elevado.
- iii) Considera-se que os navios que arvoram bandeira de um Estado que tenha ratificado todos os instrumentos obrigatórios da OMI e da OIT enumerados no artigo 2.º, n.º 1, representam um risco menos elevado.

(d) Organizações reconhecidas

- i) Considera-se que os navios cujos certificados tenham sido emitidos por organizações reconhecidas com um nível de desempenho baixo ou muito baixo relativamente às suas taxas de detenção na Comunidade e na região do MA de Paris representam um risco mais elevado.

- ii) Considera-se que os navios cujos certificados tenham sido emitidos por organizações reconhecidas com um nível de desempenho elevado relativamente às suas taxas de detenção na Comunidade e na região do MA de Paris representam um risco menos elevado.
 - iii) Considera-se que os navios relativamente aos quais tenham sido emitidos certificados por organizações reconhecidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 391/2009 representam um risco menos elevado.
- (e) Desempenho da companhia
- i) Considera-se que os navios de uma companhia com um desempenho baixo ou muito baixo, conforme determinado pelas taxas de anomalias e detenção dos seus navios na Comunidade e na região do MA de Paris, representam um risco mais elevado.
 - ii) Considera-se que os navios de uma companhia com um desempenho elevado, conforme determinado pelas taxas de anomalias e detenção dos seus navios na Comunidade e na região do MA de Paris, representam um risco menos elevado.

2. Parâmetros históricos

- i) Considera-se que os navios que tenham sido detidos mais de uma vez representam um risco mais elevado.
- ii) Considera-se que os navios que, nas inspeções efetuadas durante o período referido no anexo II, tenham registado menos do que o número de anomalias referido no anexo II, representam um risco menos elevado.
- iii) Considera-se que os navios que não tenham sido detidos durante o período referido no anexo II representam um risco menos elevado.

Os parâmetros de risco serão combinados utilizando uma ponderação que reflita o peso relativo de cada parâmetro no risco global do navio a fim de determinar os seguintes perfis de risco para os navios:

- alto risco,
- risco normal,
- baixo risco.

Na determinação destes perfis de risco será dado maior destaque aos parâmetros relativos ao tipo de navio, ao desempenho do Estado de bandeira, às organizações reconhecidas e ao desempenho das companhias.

3. Parâmetros ambientais

Considera-se que os navios que, nas inspeções efetuadas durante o período referido no anexo II, tenham registado mais do que o número de anomalias relativas à Convenção MARPOL, à Convenção AFS, à Convenção das Águas de Lastro, à CLC 92, à Convenção Bancas, à Convenção de Nairóbi e à Convenção de Hong Kong referidas no anexo II, sendo pelo menos uma destas anomalias considerada um motivo para a detenção, representam um risco menos elevado.

II. Inspeção dos navios

1. Inspeções periódicas

Serão efetuadas inspeções periódicas a intervalos predeterminados. A sua frequência será determinada em função do perfil de risco dos navios. O intervalo entre as inspeções periódicas dos navios com um perfil de alto risco não pode exceder seis meses. O intervalo entre as inspeções periódicas dos navios com outros perfis de risco aumenta à medida que o risco diminui.

Os Estados-Membros realizarão inspeções periódicas:

- aos navios com um perfil de alto risco que não tenham sido inspecionados num porto ou ancoradouro da Comunidade ou da região do MA de Paris durante os últimos seis meses. Estes navios são elegíveis para inspeção a partir do quinto mês,
- aos navios com um perfil de risco normal que não tenham sido inspecionados num porto ou ancoradouro da Comunidade ou da região do MA de Paris durante os últimos 12 meses. Estes navios são elegíveis para inspeção a partir do décimo mês,
- aos navios com um perfil de baixo risco que não tenham sido inspecionados num porto ou num ancoradouro da Comunidade ou da região do MA de Paris durante os últimos 36 meses. Estes navios são elegíveis para inspeção a partir do vigésimo quarto mês.

2. Inspeções adicionais

Os navios aos quais se aplicam os fatores prevalecentes ou imprevistos que se seguem serão submetidos a inspeção independentemente do período decorrido desde a última inspeção periódica. No entanto, a necessidade de efetuar uma inspeção adicional com base em fatores imprevistos fica ao critério profissional do inspetor.

2-A. Fatores prevalecentes

Os navios aos quais se aplicam os seguintes fatores prevalecentes serão inspecionados independentemente do período decorrido desde a última inspeção periódica:

- Navios que tenham sido suspensos ou retirados da sua classe por motivos de segurança desde a última inspeção na Comunidade ou na região do MA de Paris.
- Navios que tenham sido objeto de relatório ou notificação por outro Estado-Membro.
- Navios que não possam ser identificados na base de dados das inspeções.
- Navios:
 - envolvidos num abalroamento, naufrágio ou encalhe quando em rota para o porto,
 - alegadamente violadores das disposições relativas à descarga de substâncias ou efluentes nocivos,
 - que tenham manobrado de modo irregular ou perigoso, não respeitando as medidas de organização do tráfego adotadas pela OMI ou os procedimentos e práticas de uma navegação segura, ou
 - navios anteriormente proibidos (próxima inspeção após o levantamento da recusa de acesso), ou
 - navios que tenham estado envolvidos num incidente grave, em especial um grande incêndio a bordo, uma avaria do motor e acidentes mortais.

2.B. Fatores imprevistos

Os navios aos quais se aplicam os seguintes fatores imprevistos podem ser submetidos a inspeção independentemente do período decorrido desde a última inspeção periódica. A decisão de efetuar essa inspeção adicional fica ao critério profissional da autoridade competente.

- Navios cujos certificados tenham sido emitidos por uma antiga organização reconhecida à qual tenha sido retirado o reconhecimento posteriormente à última inspeção na Comunidade ou na região do MA de Paris.
- Navios relativamente aos quais um piloto ou as autoridades ou organismos portuários tenham comunicado a existência de anomalias visíveis que possam comprometer a sua navegação segura ou constituir uma ameaça para o ambiente, em conformidade com o artigo 23.º da presente diretiva e que possam incluir informações dos serviços de tráfego de navios sobre a navegação dos navios.
- Navios relativamente aos quais não tenham sido cumpridas as obrigações de notificação pertinentes referidas na Diretiva (UE) 2019/883.
- Navios que tenham sido objeto de relatório ou de queixa, incluindo queixa em terra, apresentados pelo comandante, por um membro da tripulação ou por qualquer pessoa ou organização com interesse legítimo na segurança da operação do navio, nas condições de vida e de trabalho a bordo ou na prevenção da poluição, a não ser que o Estado-Membro em causa considere o relatório ou a queixa manifestamente infundados.
- Navios em relação aos quais tenha sido comunicada uma anomalia pendente em matéria de ISM (3 meses após a publicação desta anomalia).
- Navios que tenham sido objeto de uma detenção há mais de três meses.
- Navios em relação aos quais tenham sido comunicados problemas relativos à carga, em especial em caso de cargas nocivas ou perigosas.
- Navios cujo modo de operação representa um perigo para pessoas, bens ou o ambiente.
- Navios relativamente aos quais tenha sido revelada a informação, proveniente de uma fonte fidedigna, de que os respetivos parâmetros de risco diferem dos registados, aumentando assim o nível de risco.
- Navios em relação aos quais tenha sido acordado um plano de medidas para corrigir as anomalias referidas no artigo 19.º, n.º 2-A, sem que a execução do plano tenha sido verificada por um inspetor.

3. Método de seleção

3-A. Os navios da Prioridade I serão inspecionados do seguinte modo:

a) Será submetido a uma inspeção alargada:

- Qualquer navio com um perfil de alto risco não inspecionado nos últimos 6 meses,
- Qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou de transporte de NLS ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspecionado nos últimos 12 meses, e

b) Será submetido a uma inspeção inicial ou aprofundada, consoante o caso:

- Qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou de transporte de NLS ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspecionado nos últimos 12 meses.

c) No caso de um fator prevalecente:

- Será efetuada uma inspeção aprofundada ou uma inspeção alargada, segundo o critério profissional do inspetor, a qualquer navio com um perfil de alto risco e a qualquer outro navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou de transporte de NLS ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.
- Será efetuada uma inspeção aprofundada a qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou de transporte de NLS ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.
- Deve ser efetuada uma inspeção alargada a qualquer navio na primeira inspeção após o levantamento de uma recusa de acesso.

3-B. Caso a autoridade competente decida inspecionar um navio da Prioridade II, aplica-se o seguinte:

a) Será submetido a uma inspeção alargada:

- Qualquer navio com um perfil de alto risco não inspecionado nos últimos cinco meses,
- Qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou de transporte de NLS ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspecionado nos últimos 10 meses, e
- Qualquer navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou de transporte de NLS ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de baixo risco não inspecionado nos últimos 24 meses.

b) Será submetido a uma inspeção inicial ou aprofundada, consoante o caso:

- Qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou de transporte de NLS ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco normal não inspecionado nos últimos dez meses, ou
- Qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou de transporte de NLS ou graneleiro com mais de 12 anos de idade com um perfil de risco baixo não inspecionado nos últimos 24 meses, ou

c) No caso de um fator imprevisto:

- É efetuada uma inspeção aprofundada ou uma inspeção alargada, segundo o critério profissional do inspetor, a qualquer navio com um perfil de alto risco ou a qualquer outro navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou de transporte de NLS ou graneleiro com mais de 12 anos de idade,
- É efetuada uma inspeção aprofundada a qualquer navio que não seja navio de passageiros, petroleiro, navio de transporte de gás ou navio químico ou de transporte de NLS ou graneleiro com mais de 12 anos de idade.

DETERMINAÇÃO DO PERFIL DE RISCO DO NAVIO
(a que se refere o artigo 10.º, n.º 2)

					Perfil			
					Navio de alto risco (HRS)		Navios de risco normal (SRS)	Navio de baixo risco (LRS)
Parâmetros genéricos					Critérios	Pontos de ponderação	Critérios	Critérios
1	Tipo do navio				Químico Transporte de gás Petroleiro Graneleiro Passageiros NLS	1	navio nem de alto risco nem de baixo risco	Todos os tipos
2	Idade do navio				todos os tipos > 12 anos	1		Todas as idades
3-A.	Bandeira	Desempenho baixo			2	Desempenho elevado		
3-B.		Todos os instrumentos da OMI/OIT enumerados no artigo 2.º ratificados		-	-	Sim		
3-C		(Suprimido)		(Suprimido)				
4-A.	Organização reconhecida	Desempenho	H	-	-	Elevado		
			M	-	-	-		
			L	Baixo	1	-		
			VL	Muito baixo		-		
4-B		Reconhecida UE		-	-	Sim		
5	Companhia	Desempenho	H	-	-	Elevado		
			M	-	-	-		
			L	Baixo	2	-		
			VL	Muito baixo		-		
Parâmetros históricos								
6	Número de anomalias registado em cada inspeção nos últimos 36 meses	Anomalias	> 6 numa das inspeções	-		≤ 5 em cada inspeção individual (e pelo menos uma inspeção realizada nos últimos 36 meses)		

7	Número de detenções nos últimos 36 meses	Detenções	≥ 2 detenções	1	Nenhuma
Parâmetros ambientais					
8	(Suprimido)	(Suprimido)	(Suprimido)	(Suprimido)	
9	Número de anomalias relacionadas com as Convenções MARPOL, AFS, BWM, CLC 92, Bancas, Nairóbi e Hong Kong registadas em cada inspeção nos últimos 36 meses	Anomalias	> 3 numa das inspeções, sendo uma delas motivo para a detenção	1	

HRS – navios que satisfazem critérios que somam um total de cinco ou mais pontos de ponderação. LRS – navios que satisfazem todos os critérios dos parâmetros de baixo risco.

SRS – navios que não são nem HRS nem LRS

"Anexo IV**LISTA DE CERTIFICADOS E DOCUMENTOS****(a que se refere o artigo 13.º, n.º 1)**

Parte A Lista dos certificados e documentos que, na medida em que tal for aplicável, devem ser verificados, no mínimo, durante a inspeção referida no ponto 2.2.3 (consoante o caso):

1. Certificado internacional de arqueação;
2. Relatórios das inspeções precedentes efetuadas pelo Estado do porto;
3. Certificado de segurança para navio de passageiros (SOLAS 1974, regra I/12);
4. Certificado de segurança de construção para navio de carga (SOLAS 1974, regra I/12);
5. Certificado de segurança do equipamento para navio de carga (SOLAS 1974, regra I/12);
6. Certificado de segurança radioelétrica para navio de carga (SOLAS 1974, regra I/12);
7. Certificado de segurança para navio de carga (SOLAS 1974, regra I/12);
8. Certificado de dispensa (SOLAS 1974, regra I/12);
9. Documento relativo à lotação mínima de segurança (SOLAS 1974, regra V/14.2);
10. Certificado internacional das linhas de carga (1966) (LLC 66/88, artigo 16.1);
11. Certificado internacional de isenção do bordo livre (LLC 66/88, artigo 16.2);
12. Certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos (MARPOL, anexo I, regra 7.1);
13. Certificado internacional de prevenção da poluição para o transporte de substâncias líquidas nocivas a granel (NLS) (MARPOL, anexo II, regra 9.1);
14. Certificado internacional de prevenção da poluição por esgotos sanitários (ISPPC) (MARPOL, anexo IV, regra 5.1, MEPC.1/Circ.408);
15. Certificado internacional de prevenção da poluição do ar (IAPPC) (MARPOL, anexo VI, regra 6.1);
16. Certificado internacional de eficiência energética (MARPOL, anexo VI, regra 6);
17. Certificado internacional de gestão das águas de lastro (IBWMC) [BWMC, artigo 9.1, alínea a), e regra E-2];
18. Certificado internacional de sistema antivegetativo (certificado IAFS) (AFS 2001, anexo 4, regra 2);
19. Declaração sobre sistemas antivegetativos (AFS 2001, anexo 4, regra 5);
20. Certificado internacional de proteção do navio (ISSC) ou certificado internacional provisório de proteção do navio (Código ISPS, parte A/19 e apêndices);
21. Certificados para comandantes, oficiais ou marítimos da mestrança e marinhagem emitidos em conformidade com a Convenção STCW (Convenção STCW, artigo VI, regra I/2, e Código STCW, secção A-I/2);
22. Cópia do documento de conformidade ou cópia do documento de conformidade provisório emitido em conformidade com o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição (DoC), Código ISM (SOLAS, regra IX/4.2, Código ISM, n.ºs 13 e 14);

23. Certificado de gestão da segurança ou um certificado provisório de gestão da segurança emitido em conformidade com o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição (SMC), (SOLAS 1974, regra IX/4.3, Código ISM, n.ºs 13 e 14);
24. Certificado internacional para o transporte de gases liquefeitos a granel ou certificado para o transporte de gases liquefeitos a granel, consoante o caso (Código IGC, regra 1.5.4, ou Código GC, regra 1.6);
25. Certificado internacional para o transporte de produtos químicos perigosos a granel ou certificado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel, consoante o caso (Código IBC, regra 1.45.4, e Código BCH, regra 1.6.3); 26 Certificado INF (Código para a Segurança do Transporte de Combustível Nuclear Irradiado, do Plutónio e de Resíduos Altamente Radioativos em Barris a bordo de Navios) (SOLAS, regra VII/16, e código INF, regra 1.3);
26. Certificado INF (Código para a Segurança do Transporte de Combustível Nuclear Irradiado, do Plutónio e de Resíduos Altamente Radioativos em Barris a bordo de Navios) (SOLAS, regra VII/16, e código INF, regra 1.3);
27. Certificado de seguro ou qualquer outra garantia financeira de responsabilidade civil para o risco de poluição por hidrocarbonetos (CLC 69/92, artigo VII.2);
28. Certificado de seguro ou qualquer outra garantia financeira de responsabilidade civil para o risco de poluição causada por combustível de bancas (BUNKERS 2001, artigo 7.º, n.º 2);
29. Certificado de seguro ou outra garantia financeira de responsabilidade pela remoção de destroços (Nairóbi, artigo 12.º);
30. Certificado de segurança de embarcações de alta velocidade e licença de exploração de embarcações de alta velocidade (SOLAS 1974, regra X/3.2, e Código HSC 94/00, regras 1.8.1 e 1.9);
31. Documento comprovativo de que o navio satisfaz os requisitos aplicáveis ao transporte de mercadorias perigosas (SOLAS 1974, regra II-2/19.4);
32. Documento de autorização de transporte de grão e manual de carga de grão (SOLAS 1974, regra VI/9; Código Internacional para o Transporte Seguro de Grão a Granel, secção 3);
33. Declaração de conformidade do programa de avaliação do estado dos navios (CAS), relatório final do CAS e registo do reexame (MARPOL, anexo I, regras 20 e 21; Resolução MEPC.94(46), alterada pelas Resoluções MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), Resolução MEPC.155(55) e MEPC.236(65);
34. Cadastro sinóptico contínuo (SOLAS 1974, regra XI-1/5);
35. Livro de registo de hidrocarbonetos, partes I e II (MARPOL, anexo I, regras 17 e 36);
36. Livro de registo da carga (MARPOL, anexo II, regra 15);
37. Livro de registo do lixo, partes I e II (MARPOL, anexo V, regra 10.3); (MARPOL, anexo V, regra 10);
38. Plano de gestão do lixo (MARPOL, anexo V, regra 10; Resolução n.º MEPC.220/63);
39. Diário de bordo e registos do nível e do estado ligado/desligado dos motores Diesel marítimos (MARPOL, anexo VI, regra 13.5.3);
40. Diário de bordo para a substituição de fuelóleo (MARPOL, anexo VI, regra 14.6);
41. Livro de registo de substâncias destruidoras da camada de ozono (MARPOL, anexo VI, regra 12.6);
42. Livro de registo das águas de lastro (BWRB) [BWMC, artigo 9.1, alínea b), e regra B-2];
43. Instalações fixas de extinção de incêndios com gás — Certificado de isenção dos espaços de carga e qualquer lista de cargas (SOLAS 1974, regra II-2/10.7.1.4);

44. Manifesto ou plano de estiva das mercadorias perigosas (SOLAS 1974, regras VII/4 e VII/7-2; (MARPOL, anexo III, regra 54);
45. Para navios petroleiros, os registos do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro (MARPOL, Anexo I, regra 31.2);
46. Plano de cooperação em matéria de busca e salvamento para navios de passageiros que operam em ligações fixas (SOLAS 1974, regra V/7.3);
47. Para os navios de passageiros, lista de limitações operacionais (SOLAS 1974, regra V/30.2);
48. Cartas náuticas e publicações náuticas (SOLAS 1974, regras V/19.2.1.4 e V/27);
49. Registos das horas de descanso e quadro da organização do trabalho a bordo (Código STCW, secções A-VIII/1.5 e 1.7, Convenção n.º 180 da OIT, artigos 5.7 e 8.1, e CTM de 2006, normas A.2.3.10 e A.2.3.12);
50. Provas de espaços de máquinas sem assistência permanente (UMS) (SOLAS 1974, regra II-I/46.3);
51. Certificados exigidos nos termos da Diretiva 2009/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários de navios para os sinistros marítimos;
52. Certificado exigido ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 392/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo à responsabilidade dos transportadores de passageiros por mar em caso de acidente;
53. Certificado de inventário de matérias perigosas ou declaração de conformidade, consoante aplicável, nos termos do Regulamento (UE) n.º 1257/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho; e
54. Documento de conformidade emitido ao abrigo do 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.

"ANEXO VI

PROCEDIMENTOS PARA A INSPEÇÃO DOS NAVIOS

(a que se refere o artigo 15.º, n.º 1)

Anexo I, "Procedimentos de inspeção pelo Estado do porto (PIEP)" ao MA de Paris e todas as instruções técnicas publicadas pelo MA de Paris que estejam em vigor, na sua versão atualizada:

Instruções técnicas do PSCC

- PSCC41-2008-07 Código de Boas Práticas
- PSCC53-2020-08 Definições e abreviaturas

MA de Paris – Generalidades

- PSCC54-2021-03 Tipo de inspeção
- PSCC56/2023/06 Detenção e medidas adotadas
- PSCC56/2023/04 Modelos de formulários
- PSCC52-2019-05 Controlo operacional
- PSS43-2010-11 Isenções do Estado de bandeira
- PSCC51/2018/13 Interrupção de uma operação
- PSCC49-2016-11 Ensaio de corte de energia
- PSCC53-2020-06 Recusa de acesso (proibição)
- PSCC50-2017-12 Estrutura de graneleiros/petroleiros
- PSCC43-2010-06 Entrada em doca seca
- PSCC53-2020-11 Autorização de uma única viagem para um estaleiro de reparação por anomalias relacionadas com "avarias acidentais"

Convenção SOLAS

- PSCC56/2023/05 Código ISM
- PSCC54-2021-02 Código ISPS
- PSCC51-2018-12 ECDIS
- PSCC43-2010-32 VDR (aparelhos de registo dos dados de viagem)
- PSCC43-2010-09 Fichas de dados de segurança dos materiais
- PSCC43-2010-21 GMDSS
- PSCC44-2011-16 Unidades de libertação de salva-vidas em marcha
- PSCC45-2012-10 Estabilidade em avaria em navios-tanque
- PSCC55-2022-05 LRIT
- PSCC43-2010-28 Medições da espessura ESP/CAS
- PSCC43-2010-29 Medição da espessura
- PSCC51-2018-11 Código Polar
- PSCC55-2022-02 Código IGF

Convenção MARPOL

- PSCC46-2013-18 MARPOL, anexo I OWS
- PSCC43-2010-39 MARPOL, anexo II Drenagem
- PSCC47-2014-08 MARPOL, anexo III IMDG
- PSCC55-2022-07 MARPOL, anexo IV Esgotos sanitários
- PSCC52-2019-07 MARPOL, anexo V Lixo
- PSCC56/2023/07 MARPOL, anexo VI Poluição atmosférica
- PSCC43-2010-38 Lavagem com petróleo bruto
- PSCC44-2011-20 MARPOL Investigação

Convenção Internacional das Linhas de Carga

- PSCC54-2021-06 Convenção Internacional das Linhas de Carga

Convenção AFS

- PSCC47-2014-13 Sistemas antivegetativos

Convenção Bancas

- PSCC56/2023/02 Convenções relacionadas com a responsabilidade financeira

Certificação de marítimos e lotação

- PSCC56/2023/08 Certificação de marítimos e lotação (STCW, CTM e SOLAS)

Convenção para a Gestão das Águas de Lastro

- PSCC51-2018-09 Convenção para a Gestão das Águas de Lastro

Convenções da OIT

- PSCC52-2019-10 Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006 (CTM)
- PSCC53-2020-14 Horas de trabalho ou de descanso e aptidão para o serviço de quartos"

"ANEXO VIII**DISPOSIÇÕES RELATIVAS À RECUSA DE ACESSO AOS PORTOS E ANCORADOUROS
DA COMUNIDADE**

(a que se referem os artigos 16.º e 21.º, n.º 4)

- (2) Sempre que se verificarem as condições descritas no artigo 16.º, n.º 1, a autoridade competente do porto em que o navio for detido pela terceira vez deve informar por escrito o comandante do navio de que será emitida uma recusa de acesso, aplicável logo que o navio saia do porto. A recusa de acesso é aplicável logo que o navio saia do porto após terem sido reparadas as anomalias que conduziram à sua detenção.
- (3) A autoridade competente deve igualmente comunicar a sua decisão por escrito à administração do Estado de bandeira, à organização reconhecida em causa, aos outros Estados-Membros, aos outros signatários do MA de Paris, à Comissão, e ao Secretariado do MA de Paris. A autoridade competente deve igualmente atualizar, sem demora, a base de dados das inspeções com informações sobre a recusa de acesso.
- (4) Para que a recusa de acesso seja revogada, o proprietário ou o operador tem de a requerer formalmente à autoridade do Estado-Membro que tiver tomado a decisão. O pedido tem de ser acompanhado de um documento da administração do Estado de bandeira, emitido na sequência de uma visita a bordo de um inspetor devidamente autorizado pela administração do Estado de bandeira, que comprove que o navio satisfaz plenamente as disposições aplicáveis das convenções. A administração do Estado de bandeira fornecerá provas da realização da visita a bordo à autoridade competente. O documento pode assumir a forma de uma declaração oficial, que tem de ser emitida pela administração do Estado de bandeira e não por uma organização reconhecida.
- (5) O pedido de revogação da recusa de acesso deve igualmente ser acompanhado, se necessário, de um documento da sociedade classificadora em que o navio está classificado emitido na sequência da visita a bordo de um inspetor da sociedade classificadora, que comprove que o navio está conforme com as normas de classificação especificadas pela referida sociedade. A sociedade classificadora fornecerá provas da realização da visita a bordo à autoridade competente.
- (6) A recusa de acesso só pode ser revogada após o termo do período referido no artigo 16.º da presente diretiva, devendo a companhia apresentar um pedido formal à autoridade do Estado do porto do Estado-Membro que impôs a proibição e fornecer os documentos exigidos nos n.ºs 3 e 4.

- (7) Esse pedido, incluindo os documentos exigidos, deve ser apresentado ao Estado que impôs a proibição pelo menos um mês antes do final do período de proibição. Se este prazo não for cumprido, pode ocorrer um atraso até um mês após a receção do pedido pelo Estado que impôs a proibição.
- (8) O sistema de informação acrescentará um fator prevalecente ao navio e este será indicado como estando sujeito ao tipo de inspeção "Inspeção alargada" na sua próxima escala num porto/ancoradouro da região.
- (9) A autoridade competente deve igualmente comunicar a sua decisão por escrito à administração do Estado de bandeira, à sociedade classificadora em causa, aos outros Estados-Membros, aos outros signatários do MA de Paris, à Comissão, e ao Secretariado do MA da Paris. A autoridade competente deve igualmente atualizar, sem demora, a base de dados das inspeções com informações sobre a revogação da recusa de acesso.
- (10) As informações relativas aos navios que tiverem sido objeto de uma recusa de acesso aos portos e ancoradouros comunitários serão postas à disposição na base de dados das inspeções e publicadas em conformidade com o disposto no artigo 26.º e no anexo XIII."

"ANEXO XII

FUNCIONALIDADES DA BASE DE DADOS DAS INSPEÇÕES

(a que se refere o artigo 24.º, n.º 1)

- (1) A base de dados das inspeções incluirá pelo menos as seguintes funcionalidades:
- Incorporar os dados relativos às inspeções dos Estados-Membros e de todos os signatários do MA de Paris,
 - Fornecer dados relativos ao perfil de risco dos navios e aos navios a inspecionar,
 - Calcular a obrigação de inspeção para cada Estado-Membro,
 - Produzir a lista de desempenho elevado, bem como as listas de desempenho médio e baixo dos Estados de bandeira conforme referido no n.º 1 do artigo 16.º, n.º 1),
 - Produzir dados sobre o desempenho das companhias,
 - Identificar os elementos nas zonas de risco a controlar em cada inspeção.
- (2) A base de dados das inspeções terá a capacidade de se adaptar à evolução futura e de assegurar a interface com outras bases comunitárias de dados relativos à segurança marítima, incluindo SafeSeaNet, que fornecerão dados relativos às escalas efetuadas em portos dos Estados-Membros e, se for caso disso, a sistemas nacionais de informação pertinentes.
- (3) Será facultada uma hiperligação profunda entre a base de dados das inspeções e o sistema de informação EQUASIS. Os Estados-Membros diligenciarão no sentido de as bases de dados públicas e privadas relacionadas com a inspeção de navios, acessíveis através do sistema de informação EQUASIS, sejam consultadas pelos inspetores."