



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 7 de junho de 2016
(OR. en)

9964/16

**Dossiê interinstitucional:
2016/0171 (COD)**

**MAR 161
CODEC 847**

PROPOSTA

de:	Secretário-Geral da Comissão Europeia, assinado por Jordi AYET PUIGARNAU, Diretor
data de receção:	7 de junho de 2016
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2016) 370 final
Assunto:	Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 98/41/CE do Conselho relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros que operam a partir de ou para portos dos Estados-Membros da Comunidade e que altera a Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2016) 370 final.

Anexo: COM(2016) 370 final



Bruxelas, 6.6.2016
COM(2016) 370 final

2016/0171 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 98/41/CE do Conselho relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros que operam a partir de ou para portos dos Estados-Membros da Comunidade e que altera a Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros

{SWD(2016) 189 final}
{SWD(2016) 190 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

1.1. Justificação e objetivos da proposta

No espírito do Programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT) e do Programa Legislar Melhor da Comissão, e como seguimento imediato do balanço de qualidade da legislação da UE no domínio da segurança dos navios de passageiros¹, a Comissão apresenta um conjunto de propostas para realizar o potencial de simplificação identificado.

A presente revisão visa simplificar e racionalizar o atual quadro normativo da UE em matéria de segurança dos navios de passageiros, a fim de (i) manter as regras da UE quando sejam necessárias e proporcionadas; (ii) assegurar a sua correta aplicação; e (iii) eliminar potenciais sobreposições de obrigações e incoerências entre atos legislativos conexos. Um objetivo primordial consiste em estabelecer um quadro jurídico claro, simples e atualizado que seja mais fácil de executar, acompanhar e fazer cumprir, aumentando assim o nível de segurança global.

A Diretiva 98/41/CE do Conselho² prevê a contagem e o registo dos passageiros e tripulantes a bordo de navios de passageiros que operam a partir de ou para portos da UE. Visa assegurar que a segurança dos passageiros não é comprometida por se exceder o número máximo autorizado de pessoas a bordo e uma atuação eficaz nas operações de busca e salvamento na sequência de um eventual acidente.

A Diretiva 98/41/CE foi o primeiro ato legislativo da UE em matéria de informações sobre as pessoas a bordo. Desde 1998, no entanto, entraram em vigor outros atos legislativos da UE e convenções internacionais que lidam com questões conexas e foram desenvolvidos novos sistemas e soluções tecnológicas. Tal resultou em disposições jurídicas cada vez mais complexas e redundantes relativas à contagem, ao registo e à comunicação de pessoas a bordo.

Apesar de a eficácia das operações de busca e salvamento depender do acesso imediato a dados exatos a respeito das pessoas que se encontram a bordo, tal nem sempre se vem a verificar na prática. No quadro das disposições vigentes, estes dados têm de ser armazenados no sistema da companhia de navegação e estar facilmente disponíveis — a todo o momento — para transmissão à autoridade responsável pela busca e salvamento. Esta exigência, que data de 1998, ignora sistemas como o SafeSeaNet³ ou a plataforma nacional única⁴ e implica que a autoridade nacional competente tenha de contactar a companhia de

¹ Os resultados deste balanço de qualidade foram comunicados ao Parlamento Europeu e ao Conselho em 16 de outubro de 2015 (COM(2015)508).

² Diretiva 98/41/CE do Conselho, de 18 de junho de 1998, relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros que operam a partir de ou para portos dos Estados-Membros da Comunidade (JO L 188 de 2.7.1998, p. 35).

³ Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

⁴ Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros e que revoga a Diretiva 2002/6/CE (JO L 283 de 29.10.2010, p. 1).

navegação em caso de emergência. Acresce que os dados registados nem sempre incluem a nacionalidade (além do nome, idade e sexo), dificultando a assistência às vítimas e suas famílias.

Em consequência, os operadores que já transmitem esses dados à plataforma nacional única estão sujeitos a um regime de dupla declaração. Este facto foi sublinhado pelos Estados-Membros que, na prática, já recorrem à Diretiva 2002/59/CE para cumprirem as obrigações que lhes são impostas pela Diretiva 98/41/CE. Além disso, a experiência de aplicação revelou a existência de uma série de definições ambíguas e requisitos bastante complexos, o que dificulta o acompanhamento e cumprimento de algumas das disposições.

Propõe-se, por conseguinte, atualizar, clarificar e simplificar os requisitos em vigor em matéria de contagem e registo dos passageiros e tripulantes a bordo de navios de passageiros, aumentando simultaneamente o nível de segurança que os mesmos proporcionam. Tal está em total consonância com o Programa REFIT da Comissão e visa explorar o potencial de digitalização do registo, da transmissão, do acesso e da proteção de dados.

A proposta altera as definições e os requisitos correspondentes da Diretiva 98/41/CE.

1.2. Coerência com as disposições existentes no mesmo domínio setorial

A proposta é plenamente coerente com as propostas de simplificação que alteram a Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁵ e a nova Diretiva que substitui a Diretiva 1999/35/CE⁶. A proposta está em total consonância com as recomendações do balanço de qualidade e com o Livro Branco sobre o futuro dos transportes, de 2011⁷, que reconheceu a necessidade de modernizar o atual quadro legislativo da UE relativo à segurança dos navios de passageiros.

1.3. Coerência com as outras políticas da União

A proposta cumpre o Programa Legislar Melhor da Comissão, assegurando que a legislação em vigor é simples e clara, não cria encargos desnecessários e acompanha a evolução política, social e tecnológica. Contribui igualmente para a realização dos objetivos da Estratégia de Transporte Marítimo no Horizonte de 2018⁸, assegurando serviços de qualidade por ferries em transportes regulares de passageiros no interior da UE.

⁵ Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros (JO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

⁶ Diretiva 1999/35/CE do Conselho, de 29 de abril de 1999, relativa a um sistema de vistorias obrigatórias para a exploração segura de serviços regulares de ferries ro-ro e embarcações de passageiros de alta velocidade (JO L 138 de 1.6.1999, p. 1).

⁷ Livro Branco «Roteiro do espaço único europeu dos transportes — Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos» (COM/2011/0144).

⁸ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões — Objetivos estratégicos e recomendações para a política comunitária de transporte marítimo no horizonte de 2018 (COM/2009/0008).

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

2.1. Base jurídica

Tendo em conta que a proposta substitui a atual diretiva, a base jurídica continua a ser o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE (ex-artigo 80.º, n.º 2, do Tratado que institui a Comunidade Europeia (TCE)), que prevê medidas no domínio do transporte marítimo.

2.2. Subsidiariedade

A pedido dos Estados-Membros⁹, a legislação da UE relativa à segurança dos navios de passageiros baseou-se sobretudo nos requisitos internacionais e em reação a vários acidentes graves. Embora tenham sido adotados requisitos em matéria de informação sobre os passageiros a nível internacional, tal não se verificou no caso dos navios de passageiros que operam em viagens domésticas.

A proposta assegura uma aplicação comum e coerente dos requisitos em matéria de registo estabelecidos pela Diretiva 98/41/CE a todos os navios que operam a partir de ou para portos da UE, que não poderia ser alcançada através de uma ação unilateral ao nível dos Estados-Membros. Assegura que a Diretiva 98/41/CE do Conselho acompanha a evolução tecnológica e jurídica e, por conseguinte, continua a aumentar a segurança e a facilitar as operações de busca e salvamento em caso de acidente.

A proposta garante igualmente que a concorrência entre todos os operadores continua a ter lugar em condições de igualdade nas águas da UE, independentemente da sua nacionalidade ou do pavilhão que os seus navios e embarcações arvore, e sem distinção entre viagens domésticas e internacionais. Simultaneamente, a proposta clarifica as condições de derrogação dos requisitos da Diretiva 98/41/CE sempre que as condições de exploração locais assim o exigirem.

2.3. Proporcionalidade

Tendo em conta a evolução tecnológica e jurídica mais recente, a proposta de eliminar as disposições obsoletas e redundantes e clarificar as disposições ambíguas é considerada como a única opção coerente e proporcionada. Assegura que o atual nível elevado de segurança é mantido e reforçado através da utilização dos meios de transmissão eletrónica de dados.

Mais especificamente, considera-se que a obrigação de registar as informações sobre as pessoas a bordo num sistema eletrónico existente (que, em caso de emergência, permite um acesso imediato aos dados por parte da autoridade competente) apresenta um avanço em comparação com o atual nível de segurança, sem gerar custos significativos para os operadores ou as administrações nacionais.

Neste contexto, a exigência de aprovação dos sistemas de registo dos passageiros revelou acarretar uma carga de trabalho importante para algumas administrações nacionais. Essa carga de trabalho e os custos conexos foram avaliados como claramente excessivos, nomeadamente em relação ao seu âmbito restrito, em virtude da sua sobreposição parcial com o código ISM e atendendo à dificuldade em verificar a aprovação na ausência de quaisquer certificados. A obrigação de a companhia de navegação criar sistemas de registo dos passageiros deve ser

⁹ Resolução do Conselho, de 22 de dezembro de 1994, relativa à segurança dos ferries roll-on/roll-off de passageiros, (94/C 379/05), J.O. C 379 de 31.12.94, p. 8.

eliminada e centrar-se no desempenho do registo, isto é, na exatidão e atualidade do registo dos dados nos sistemas eletrónicos existentes.

Conforme a experiência também demonstrou, é da máxima importância dispor, logo após a ocorrência de acidentes, não apenas do número e da lista das pessoas a bordo, mas também da sua nacionalidade. Propõe-se, por conseguinte, registar tais informações com base em autodeclarações dos passageiros, como acontece atualmente no caso de outras informações. Tal assegurará que os operadores que, atualmente, não efetuam o registo de tais informações não suportam nenhum custo ou suportam apenas custos marginais decorrentes dessa introdução de dados adicional.

2.4. Escolha do instrumento

Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, uma diretiva deve ser considerada a forma mais adequada para alcançar os objetivos identificados. Estabelece princípios comuns e um nível de segurança harmonizado, assegura a execução das regras, mas deixa a cada Estado-Membro a escolha dos procedimentos práticos e técnicos a aplicar. Ao fazê-lo, deixa a cada Estados-Membro a responsabilidade de decidir dos meios de aplicação que melhor se coadunam com o seu sistema interno.

A este respeito, considerou-se que a solução jurídica mais adequada era uma proposta de alteração da Diretiva 98/41/CE. A opção alternativa de propor uma nova diretiva foi rejeitada com base no número limitado de alterações claramente identificáveis à atual diretiva.

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

3.1. Avaliações ex post/balances de qualidade da legislação existente

O balanço de qualidade revelou que os objetivos fundamentais da legislação da UE relativa à segurança dos navios de passageiros relacionados com a segurança dos passageiros e o mercado interno estão a ser, globalmente, alcançados e continuam a ser extremamente pertinentes. O quadro normativo da UE que regula a segurança dos navios de passageiros deu origem a um nível de segurança comum para os navios de passageiros na UE e a condições de concorrência equitativas entre os operadores, bem como ao aumento da transferência de navios entre Estados-Membros. O balanço de qualidade revelou igualmente haver margem para se reforçar o nível de segurança, bem como a eficácia e a proporcionalidade de algumas exigências regulamentares. Foram feitas recomendações no sentido de simplificar, clarificar ou eliminar disposições ambíguas, obsoletas ou redundantes em vários domínios:

- (a) Eliminar exigências de declaração redundantes e alinhar as exigências de declaração existentes para todos os operadores prevendo:
 - O registo dos dados respeitantes ao número de pessoas a bordo num sistema eletrónico existente que permita, em caso de emergência ou de acidente, a transmissão imediata dos dados à autoridade competente em vez de no sistema da companhia de navegação, antes da partida e da chegada a qualquer porto de escala da UE;
 - O registo — em relação a todas as viagens cuja distância seja superior a 20 milhas náuticas — das informações necessárias sobre a tripulação e os

passageiros no mesmo sistema supracitado em vez de no sistema da companhia de navegação, antes da partida e da chegada a qualquer porto de escala da UE. Clarificar as definições associadas às exigências de registo dos passageiros estabelecidas na Diretiva 98/41/CE, como a de «distância de viagem».

- (b) Evitar as sobreposições e exigir — em relação a todas as viagens cuja distância seja superior a 20 milhas náuticas — o registo da nacionalidade dos passageiros e a transmissão deste dado à autoridade competente, segundo os mesmos critérios e com os mesmos meios que para o registo e transmissão dos dados já exigidos respeitantes ao nome, à idade, etc.
- (c) Clarificar as definições associadas às exigências de registo dos passageiros estabelecidas na Diretiva 98/41/CE, como a de «distância de viagem».
- (d) Eliminar a exigência de aprovação dos sistemas de registo dos passageiros estabelecida na Diretiva 98/41/CE.
- (e) Racionalizar o mecanismo de comunicação de isenções/equivalências nos termos da Diretiva 2009/45/CE e da Diretiva 98/41/CE.

3.2. Consultas das partes interessadas

Atendendo ao carácter técnico das propostas previstas, uma consulta específica foi escolhida como o instrumento mais adequado. Os peritos nacionais foram consultados no âmbito do grupo de peritos para a segurança dos navios de passageiros. Foi organizada uma sessão de trabalho na qual os Estados-Membros, bem como o setor marítimo e as associações de passageiros, foram convidados a participar. As medidas previstas foram apresentadas em numerosas ocasiões. Além disso, o roteiro publicado no sítio Europa¹⁰ permite que todas as partes interessadas apresentem os seus comentários através de um formulário de resposta em linha.

O resumo da consulta, bem como informações pormenorizadas sobre as observações formuladas durante o processo de consulta, consta do documento de trabalho dos serviços que acompanha a proposta. As medidas de simplificação previstas foram apoiadas pela grande maioria dos peritos nacionais, embora tenham sido formuladas várias observações no que diz respeito à redação exata de algumas das propostas. Por conseguinte, todas as sugestões foram cuidadosamente revistas, tendo as propostas sido alteradas conforme adequado. Além disso, alguns peritos levantaram questões relacionadas com os aspetos práticos e técnicos de execução, que foram abordados no documento de trabalho dos serviços que acompanha a proposta e incorporados no plano de execução.

As partes interessadas do setor marítimo insistiram no facto de os princípios fundamentais do atual quadro jurídico terem permanecido inalterados (nomeadamente em relação aos dados relativos às autodeclarações dos passageiros), tendo as associações de passageiros apelado à melhoria do nível de segurança e alertado para a sua diluição. Por conseguinte, a proposta assegura a manutenção do atual nível de segurança e, na medida do possível no âmbito do quadro em matéria de simplificação, a sua melhoria (p. ex., através da exploração dos sistemas eletrónicos existentes e da clarificação do modo como o limite de 20 milhas marítimas deve ser calculado).

¹⁰ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_pt.htm.

3.3. Recolha e utilização de conhecimentos especializados

Esta revisão baseia-se principalmente nos dados recolhidos durante o processo de balanço de qualidade, tal como indicado no documento de trabalho dos serviços da Comissão intitulado «Ajustar o rumo: balanço de qualidade da legislação da UE no domínio da segurança dos navios de passageiros», adotado em 16 de outubro de 2015¹¹.

Para além dos dados e das consultas realizadas no âmbito do balanço de qualidade, a preparação desta proposta de simplificação exigiu um contributo de peritos técnicos e juristas relativamente à formulação concreta das definições técnicas e uma redação jurídica clara. Estes conhecimentos especializados foram recolhidos a nível interno, em cooperação com a Agência Europeia da Segurança Marítima e o grupo de peritos para a segurança dos navios de passageiros. São apresentados no documento de trabalho dos serviços que acompanha a proposta.

3.4. Avaliação de impacto

A proposta é um seguimento imediato do balanço de qualidade que identificou pormenorizadamente as questões a simplificar e avaliou o potencial de simplificação. Tal como salientado no roteiro, espera-se que as medidas previstas não produzam impactos significativos (isto é, para além dos que não são mensuráveis, tais como a clareza jurídica, a segurança ou a simplicidade) ou não foram identificadas soluções materialmente diferentes. Em consonância com as Orientações da Comissão «Legislar Melhor», não foi realizada uma avaliação de impacto completa.

No entanto, a proposta de simplificação é acompanhada por um documento de trabalho dos serviços da Comissão que recorda as recomendações do balanço de qualidade e explica a fundamentação subjacente às soluções propostas do ponto de vista técnico e jurídico. Inclui um resumo e informações sobre a consulta das partes interessadas realizada em apoio a esta iniciativa. Contém igualmente um plano de execução em anexo.

3.5. Adequação da regulamentação e simplificação

Assegurar que a legislação em vigor serve a sua finalidade é o principal objetivo da presente proposta. A utilização dos meios de comunicação eletrónica existentes permitirá alcançar os objetivos políticos de forma mais eficaz e eficiente. O potencial de simplificação consiste principalmente na eliminação de sobreposições nas exigências de declaração, de exigências desproporcionadas e de impactos não mensuráveis, tais como a clareza jurídica, a segurança e a simplicidade.

As exigências de declaração redundantes para os operadores que já transmitem os dados relativos aos passageiros e à tripulação à plataforma nacional única impõem encargos adicionais e desnecessários ao setor marítimo. Está previsto um regime simplificado para os operadores (em princípio, de menor dimensão) que ainda não utilizam os sistemas supracitados. Estas companhias de navegação operam sobretudo em viagens domésticas muito curtas (isto é, registando informações apenas sobre o número de pessoas a bordo) e não dispõem de sistemas informáticos ou de ligação à Internet.

Para neutralizar qualquer eventual aumento dos custos para estes operadores, prevê-se que os mesmos possam optar por transmitir o número de pessoas a bordo através do Sistema

¹¹ SWD(2015)197.

Automático de Informações, um sistema de radiodifusão marítimo baseado na transmissão de sinais de rádio de frequência muito elevada. Tal permitiria ao centro de busca e salvamento local extrair facilmente o número de pessoas a bordo, em qualquer momento, independentemente da existência de uma pessoa de contacto.

Os Estados-Membros serão dispensados da obrigação de aprovar os sistemas de registo dos passageiros da companhia de navegação, embora continuem a ser responsáveis por assegurar que as informações são recolhidas e registadas eletronicamente de forma exata e atempada.

3.6. Direitos fundamentais

A proposta não acrescenta categorias adicionais ou altera as categorias de dados pessoais que devem ser recolhidos e registados de acordo com os atuais requisitos da Diretiva 98/41/CE. A única exceção a este respeito são as informações sobre a nacionalidade das pessoas a bordo que, pelas razões acima expostas, se propõe que sejam acrescentadas às informações já registadas (isto é, os apelidos das pessoas a bordo, nomes próprios ou iniciais, género, a indicação da categoria etária da pessoa ou a idade ou ano de nascimento e elementos sobre a necessidade de cuidados ou assistência especiais em situações de emergência, quando comunicados voluntariamente pelos passageiros).

No entanto, a Diretiva 98/41/CE necessita de ser modernizada em correspondência com a evolução jurídica no domínio da proteção de dados pessoais, em especial com o Regulamento (UE) n.º XXX/2016¹². A este respeito, embora as categorias de dados, a finalidade e os destinatários sejam claramente identificados, o período de conservação de dados não o é. A Diretiva 98/41/CE exige à companhia de navegação que não conserve os dados pessoais mais do que o tempo necessário para efeitos desta diretiva, mas não indica qual deve ser a duração desse período. A experiência de aplicação revelou que o período de conservação de dados difere significativamente entre os Estados-Membros — variando de horas, semanas a meses após a conclusão (com êxito) da viagem. Propõe-se, por conseguinte, definir o período de conservação nesta diretiva (sem prejuízo de outros requisitos jurídicos segundo os quais tais dados são recolhidos para finalidades diferentes com diferentes períodos de conservação).

Além disso, embora a diretiva estipule que os sistemas de registo da companhia de navegação têm de ser protegidos da perda ou destruição acidental ou ilícita e da alteração, divulgação ou acesso não autorizado, não faz referência à legislação da UE sobre a proteção de dados pessoais e não inclui quaisquer garantias relativas à acessibilidade dos dados pessoais. A este respeito, considera-se que a proposta prevê uma melhoria significativa em matéria de proteção de dados pessoais.

Além disso, a proposta substitui a obrigação de a companhia de navegação armazenar dados pessoais pela obrigação de a mesma transmitir esses dados a um sistema eletrónico existente concebido para o efeito (e de eliminar os dados pessoais quando a transmissão for concluída). A transmissão proposta à plataforma nacional única prevê os requisitos de confidencialidade (tal como definido no artigo 8.º da Diretiva 2010/65/UE) e está em conformidade com a legislação da UE em matéria de proteção de dados pessoais. Prevê igualmente a concessão de acessibilidade restrita a esses dados às autoridades nacionais competentes, mediante pedido (sendo o mecanismo de intercâmbio na eventualidade de uma emergência ou na sequência de um acidente o sistema SafeSeaNet, tal como definido na Diretiva 2002/59/CE). Tal como a plataforma nacional única, o SafeSeaNet é regido pela legislação da UE em matéria de proteção de dados pessoais e prevê direitos de acesso e segurança claramente definidos.

¹² Referência a adicionar após a adoção.

As autoridades nacionais competentes a quem deve ser concedido acesso para efeitos desta diretiva são as autoridades de busca e salvamento designadas pelos Estados-Membros. A pedido, na eventualidade de uma emergência ou na sequência de um acidente, as autoridades de busca e salvamento devem ter acesso imediato às informações comunicadas em conformidade com a Diretiva 98/41/CE.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A presente proposta não tem incidência no orçamento da União.

5. OUTROS ELEMENTOS

5.1. Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações

A proposta é acompanhada de um plano de execução que enumera as ações necessárias para aplicar as medidas de simplificação e identifica os principais desafios de execução nos domínios técnico, jurídico e relacionados com o calendário .

Foram identificados mecanismos de acompanhamento e prestação de informações adequados, sem criar novas exigências de declaração e encargos administrativos. As informações fundamentais sobre frotas, acidentes e cumprimento serão recolhidas com a assistência da EMSA e do grupo de peritos para a segurança dos navios de passageiros e com base na base de dados da Plataforma Europeia de Informações sobre Acidentes Marítimos (EMCIP). Tendo em conta que se estima que o ciclo completo das visitas de execução previstas da EMSA dure 5 anos, o ciclo de avaliação da legislação da UE no domínio da segurança dos navios de passageiros deve ocorrer em intervalos de 7 anos.

5.2. Documentos explicativos

Não são necessários documentos explicativos, uma vez que as medidas de simplificação não são de natureza substancial ou complexa.

5.3. Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta

Definições e âmbito de aplicação

O artigo 2.º é alterado de modo a harmonizar, na medida do possível, as definições com a proposta que altera a Diretiva 2009/45/CE e com a proposta de nova diretiva que substitui a Diretiva 1999/35/CE e a harmonizar a responsabilidade do agente responsável pelo registo de passageiros com a proposta de eliminar a exigência, nos termos desta diretiva, de a companhia de navegação conservar informações.

O artigo 3.º é alterado para clarificar o âmbito de aplicação da diretiva e torná-lo consonante com a definição de zonas portuárias, tal como definidas em conformidade com a proposta que altera a Diretiva 2009/45/CE.

Informações sobre as pessoas a bordo

O artigo 4.º é alterado para substituir a obrigação de armazenar as informações sobre o número de pessoas a bordo na companhia de navegação, através do seu registo na plataforma nacional única ou da sua transmissão por meio de um sistema de identificação automática.

O artigo 5.º é alterado para introduzir as informações sobre a nacionalidade das pessoas a bordo e substituir a obrigação de a companhia de navegação conservar as listas de passageiros e tripulantes através do registo das mesmas na plataforma nacional única. A lista de entradas de dados exigidas é simplificada, clarificada e harmonizada, na medida do possível, com as exigências de declaração na plataforma nacional única.

O artigo 6.º é alterado para harmonizar a referência com os meios de transmissão de dados propostos e clarificar as responsabilidades dos Estados-Membros no que diz respeito aos navios de passageiros que arvoreem pavilhão de um país terceiro.

Companhias de navegação

O artigo 8.º é alterado de modo a refletir o novo papel do agente responsável pelo registo de passageiros (isto é, não armazenar, mas sim transmitir os dados) e eliminar a obrigação de a companhia de navegação criar um sistema de registo dos passageiros. É também alterado de modo a refletir a legislação da UE em matéria de proteção de dados pessoais e especifica que os dados pessoais devem ser destruídos pela companhia depois de transmitidos à plataforma única (sem prejuízo de outras exigências de declaração).

Isenções

O artigo 9.º é alterado a fim de eliminar a referência obsoleta à isenção aplicável aos serviços regulares que atravessem o Estreito de Messina. À luz da introdução da transmissão eletrónica de dados e tendo em conta a flexibilidade proposta no sentido de transmitir o número de pessoas a bordo, o artigo 9.º é alterado para eliminar a possibilidade de isentar os operadores de transmitirem o número de pessoas a bordo às autoridades competentes.

O artigo 9.º é igualmente alterado a fim de assegurar que os critérios de isenção refletem a proximidade de estruturas de busca e salvamento que já não constam da nova definição de áreas marítimas protegidas. Por último, o artigo 9.º é alterado para simplificar a notificação de isenções por intermédio de uma base de dados a criar e manter para o efeito e harmonizar os procedimentos para formular objeções às isenções previstas nesta diretiva e na Diretiva 2009/45/CE.

Estados-Membros

O artigo 10.º é alterado para harmonizar a responsabilidade dos Estados-Membros com os meios de transmissão de dados propostos e refletir a legislação da UE em matéria de proteção de dados pessoais, especificando as condições para o tratamento dos dados pelos Estados-Membros, os direitos de acesso e os períodos de conservação de dados.

Disposições acessórias

O artigo 11.º é alterado para eliminar as exigências em matéria de sistemas de registo da companhia de navegação que se tornam redundantes com a proposta. O parágrafo 1 correspondente do artigo 12.º é igualmente suprimido.

Procedimento de comité e procedimento de alteração

Os artigos 12.º e 13.º foram harmonizados com o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. O artigo 12.º-A foi aditado pelo mesmo motivo (exercício da delegação de poderes).

Disposições em matéria de avaliação

O artigo 14.º foi aditado para especificar as disposições em matéria de avaliação.

Alteração do anexo da Diretiva 2010/65/UE

A proposta inclui uma alteração acessória do anexo da Diretiva 2010/65/UE, parte A, determinada pelas alterações introduzidas na Diretiva 98/41/CE.

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 98/41/CE do Conselho relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros que operam a partir de ou para portos dos Estados-Membros da Comunidade e que altera a Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros

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 Europeu¹³,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹⁴,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) Informações exatas e atempadas sobre o número de pessoas a bordo de um navio ou sobre a sua identidade são essenciais para a preparação e eficácia das operações de busca e salvamento. Em caso de acidente marítimo, a cooperação plena entre as autoridades nacionais competentes do Estado ou Estados envolvidos, o operador do navio e os seus agentes pode contribuir de forma significativa para a eficácia da intervenção das autoridades competentes. Certos aspetos dessa cooperação são regulados pela Diretiva 98/41/CE do Conselho¹⁵.
- (2) Atendendo aos resultados do balanço de qualidade realizado no âmbito do Programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT)¹⁶ e à experiência de aplicação, que demonstraram que as informações sobre as pessoas a bordo nem sempre estão prontamente à disposição das autoridades competentes, as exigências atuais da Diretiva 98/41/CE devem ser harmonizadas com as exigências de declaração

¹³ JO C , , p. .

¹⁴ JO C , , p. .

¹⁵ Diretiva 98/41/CE do Conselho, de 18 de junho de 1998, relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros que operam a partir de ou para portos dos Estados-Membros da Comunidade (JO L 188 de 2.7.1998, p. 35).

¹⁶ COM(2015)508.

de dados por via eletrónica, tornando-as mais eficientes e menos onerosas. A digitalização permitirá igualmente acelerar a utilização de informações relativas ao número significativo de passageiros na eventualidade de uma emergência ou na sequência de um acidente.

- (3) Ao longo dos últimos 17 anos, foram realizados progressos tecnológicos essenciais no que se refere aos meios de comunicação e armazenamento de dados sobre os movimentos dos navios que permitem a utilização de sistemas de identificação automática (AIS) a bordo de navios, permitindo assim o seu melhor acompanhamento. Consequentemente, os custos conexos relacionados com equipamento para executar estas funções foram reduzidos significativamente. Ao longo das costas europeias foram implantados vários sistemas de notificação obrigatória dos navios, em conformidade com as regras pertinentes adotadas pela Organização Marítima Internacional (OMI). O direito da União e nacional assegura que os navios satisfazem as obrigações de notificação em vigor no quadro desses sistemas.
- (4) A recolha, transmissão e partilha de dados relacionados com os navios foi possibilitada, simplificada e harmonizada pela plataforma nacional única referida na Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷ e pelo sistema SafeSeaNet referido na Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁸. Por conseguinte, as informações sobre as pessoas a bordo exigidas pela Diretiva 98/41/CE devem ser registadas na plataforma nacional única que, em caso de emergência ou de acidente, permite que os dados sejam prontamente disponibilizados à autoridade competente.
- (5) Com vista a assegurar a conformidade com o princípio da proporcionalidade, os operadores de menor dimensão que ainda não utilizam a plataforma nacional única e que operam sobretudo em viagens domésticas muito curtas abaixo de 20 milhas náuticas (isto é, que só têm a obrigação de registar o número de pessoas a bordo) devem dispor da possibilidade de escolher como disponibilizar esse número, quer através da plataforma nacional única quer através de AIS.
- (6) A fim de reduzir a ansiedade dos familiares em caso de acidente e atrasos desnecessários na assistência consular e outros serviços, os dados comunicados devem incluir informações sobre a nacionalidade das pessoas a bordo. A lista de entradas de dados exigidas para viagens cuja distância seja superior a 20 milhas náuticas deve ser simplificada, clarificada e harmonizada, na medida do possível, com as exigências de declaração na plataforma nacional única.
- (7) Tendo em conta a disponibilidade de meios eletrónicos de registo de dados e o facto de os dados pessoais deverem, em todo o caso, ser recolhidos antes da partida do navio, o atraso de 30 minutos atualmente previsto na Diretiva 98/41/CE deve ser considerado como um atraso máximo e utilizado apenas em casos excecionais.

¹⁷ Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros e que revoga a Diretiva 2002/6/CE (JO L 283 de 29.10.2010, p. 1).

¹⁸ Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

- (8) A fim de aumentar a clareza jurídica e a coerência com a legislação conexa da União e, em especial, com a Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho,¹⁹ várias referências obsoletas, ambíguas e confusas devem ser atualizadas ou suprimidas. A noção de «navio de passageiros de mar» deve ser substituída pela de «navio de passageiros» e a noção de «área marítima protegida» deve ser substituída pela de áreas marítimas claramente definidas, enumeradas pelos Estados-Membros em conformidade com a Diretiva 2009/45/CE. A definição de «agente responsável pelo registo de passageiros» deve ser alterada para refletir as novas tarefas que já não incluem a conservação das informações. As exigências correspondentes no sentido de as companhias de navegação criarem sistemas de registo dos passageiros devem ser suprimidas.
- (9) Os Estados-Membros devem continuar a ser responsáveis por garantir o cumprimento das exigências em matéria de registo de dados ao abrigo da Diretiva 98/41/CE, nomeadamente no que respeita à exatidão ao registo atempado dos dados. A este respeito, a verificação deve ser efetuada de forma similar às verificações aleatórias atualmente previstas para sistemas de registo da companhia de navegação.
- (10) Na medida em que as medidas impliquem o tratamento de dados pessoais, tal deve ser efetuado em conformidade com a legislação da União em matéria de proteção de dados pessoais²⁰. Em especial, os dados pessoais recolhidos para efeitos da Diretiva 98/41/CE não devem ser tratados e utilizados para outros fins e não devem ser conservados mais tempo do que o necessário para efeitos da Diretiva 98/41/CE, tal como nela se especifica.
- (11) Tendo em conta o princípio da proporcionalidade e atendendo a que é do melhor interesse do passageiro prestar informações verdadeiras, os atuais meios de recolha de dados pessoais com base em autodeclarações dos passageiros são suficientes para efeitos da Diretiva 98/41/CE. Simultaneamente, os meios eletrónicos de verificação e registo de dados devem assegurar que são registadas informações únicas relativamente a todas as pessoas a bordo.
- (12) A fim de aumentar a transparência e facilitar a notificação, pelos Estados-Membros, das isenções e dos pedidos de derrogação, deve ser criada e mantida pela Comissão uma base de dados para o efeito. A mesma deve incluir as medidas notificadas na sua forma de projeto e tal como foram aprovadas.
- (13) Tendo em conta as alterações introduzidas pelo Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, as competências atribuídas à Comissão para aplicar a Diretiva 98/41/CE devem ser atualizadas em conformidade. Os atos de execução

¹⁹ Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros (JO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

²⁰ Nomeadamente, o Regulamento (UE) n.º XXX/2016 do Parlamento Europeu e do Conselho, de XXX (número e data a adicionar após a sua adoção formal), relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados (Regulamento geral sobre a proteção de dados) (referência ao JO a adicionar após a sua adoção formal) e o Regulamento (CE) n.º 45/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2000, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais pelas instituições e pelos órgãos comunitários e à livre circulação desses dados (JO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

devem ser adotados nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho²¹.

- (14) A fim de ter em conta a evolução a nível internacional e aumentar a transparência, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à exclusão de alterações dos instrumentos internacionais do âmbito de aplicação desta diretiva, se necessário, e ao estabelecimento das condições de acesso à base de dados mantida pela Comissão para receber as notificações dos Estados-Membros em matéria de isenções e pedidos de derrogação. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, nomeadamente a nível de peritos, e que essas consultas sejam realizadas em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016. Em especial, e a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação de atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os seus peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão incumbidos da elaboração dos atos delegados.
- (15) Tendo em conta o ciclo completo de acompanhamento das visitas da Agência Europeia da Segurança Marítima, a Comissão deve avaliar a aplicação da Diretiva 98/41/CE, o mais tardar [sete anos a contar da data referida no artigo 3.º, n.º 1, segundo parágrafo], e apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre o mesmo assunto. Os Estados-Membros devem cooperar com a Comissão para recolher todas as informações necessárias a esta avaliação.
- (16) A fim de refletir as alterações introduzidas na Diretiva 98/41/CE, devem ser incluídas informações sobre as pessoas a bordo na lista das formalidades de declaração referida na parte A do anexo da Diretiva 2010/65/UE.
- (17) As Diretivas 98/41/CE e 2010/65/UE devem, por conseguinte, ser alteradas em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º
Alterações à Diretiva 98/41/CE

A Diretiva 98/41/CE é alterada do seguinte modo:

- (1) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:
 - (a) O segundo travessão passa a ter a seguinte redação:

«— «navio de passageiros», um navio ou uma embarcação de alta velocidade que transporte mais de doze passageiros,»;
 - (b) O sexto travessão passa a ter a seguinte redação:

²¹ 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).

«— «agente responsável pelo registo de passageiros», a pessoa designada por uma companhia e responsável pelo cumprimento das obrigações do Código ISM ou uma pessoa designada pela companhia como responsável pela transmissão das informações relativas às pessoas embarcadas num navio de passageiros da companhia,»;

- (c) O nono travessão passa a ter a seguinte redação:

«— «área marítima protegida», uma área marítima em que os navios da classe D podem operar, enumerada nos termos do artigo 4.º, n.º 2, da Diretiva 2009/45/CE,»;

- (d) No décimo travessão, o proémio passa a ter a seguinte redação:

«— «serviço regular», uma série de travessias organizadas para satisfazer as necessidades de tráfego entre dois ou mais portos, ou uma série de viagens de ou para o mesmo porto efetuadas sem escalas intermédias:»;

- (e) O décimo primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«— «país terceiro», um país que não é um Estado-Membro,»;

- (f) É aditado o seguinte décimo segundo travessão:

«— «zona portuária», uma área definida na alínea r) do artigo 2.º da Diretiva 2009/45/CE,»;

- (g) É aditado o seguinte décimo terceiro travessão:

«— «embarcação/iate de recreio», um navio que não transporta carga nem mais de 12 passageiros que não se dedicam ao comércio, independente do meio de propulsão.»;

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

- (a) O primeiro travessão passa a ter a seguinte redação:

«— dos navios de guerra e de transporte de tropas,»;

- (b) O segundo travessão passa a ter a seguinte redação:

«— iates e embarcações de recreio,»;

- (c) É aditado o seguinte terceiro travessão:

«— navios de passageiros utilizados exclusivamente em zonas portuárias.»;

- (3) O n.º 2 do artigo 4.º passa a ter a seguinte redação:

«2. O número de pessoas a bordo deve ser comunicado, antes da partida do navio de passageiros, ao comandante do navio de passageiros e registado na plataforma única criada nos termos do artigo 5.º da Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho* ou disponibilizado à autoridade designada por meio de um sistema de identificação automática.

* Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros e que revoga a Diretiva 2002/6/CE (JO L 283 de 29.10.2010, p. 1).»;

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

«Artigo 5.º

1. Para todos os navios de passageiros que partam de um porto situado num Estado-Membro para viagens em que a distância navegada do ponto de partida ao porto de escala seguinte é superior a 20 milhas devem ser registadas as seguintes informações:

- os apelidos das pessoas a bordo,
- os seus nomes próprios,
- o seu género,
- a sua nacionalidade,
- a sua data de nascimento,
- elementos sobre a necessidade de cuidados ou assistência especiais em situações de emergência, quando comunicados voluntariamente pelos passageiros.

2. Estas informações devem ser recolhidas antes da partida e ser registadas na plataforma única criada nos termos do artigo 5.º da Diretiva 2010/65/UE, após a partida do navio de passageiros, mas, em qualquer caso, o mais tardar 30 minutos após a sua partida.

3. Os dados pessoais recolhidos para efeitos da presente diretiva não devem ser tratados e utilizados para outros fins.»;

(5) O n.º 2 do artigo 6.º passa a ter a seguinte redação:

«2. Os Estados-Membros exigirão, para os navios de passageiros que arvorem pavilhão de países terceiros e partam de portos fora da União com destino a portos situados nesses Estados-Membros, que as respetivas companhias assegurem a disponibilização das informações contidas no artigo 4.º, n.º 1, e no artigo 5.º, n.º 1, da presente diretiva, tal como especificado no artigo 4.º, n.º 2, e no artigo 5.º, n.º 2.»;

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

«Artigo 8.º

Todas as companhias que tenham assumido a responsabilidade pela exploração de um navio de passageiros devem, sempre que os artigos 4º e 5º da presente diretiva o exijam, designar um agente responsável pelo registo de passageiros responsável pelo registo das informações referidas nas disposições dos artigos supracitados na plataforma única criada nos termos do artigo 5.º da Diretiva 2010/65/UE ou pela sua disponibilização através do sistema de identificação automática.

Os dados pessoais recolhidos ao abrigo do artigo 5º não devem ser conservados mais do que o tempo necessário para efeitos da presente diretiva, nomeadamente até ao momento em que os dados são registados na plataforma única criada nos termos do artigo 5.º da Diretiva 2010/65/UE. Sem prejuízo de outras exigências de declaração, assim que as informações já não forem necessárias para este efeito, as mesmas devem ser destruídas.

Cada companhia deve garantir que as informações específicas relativas aos passageiros que declararam necessitar de cuidados ou assistência especiais em situações de emergência são devidamente registadas e comunicadas ao comandante do navio de passageiros antes da partida deste.»;

(7) O artigo 9.º é alterado do seguinte modo:

(a) O n.º 2 é alterado do seguinte modo:

— as alíneas a) e b) são suprimidas;

— a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Cada Estado-Membro pode isentar das obrigações referidas no artigo 5.º os navios de passageiros que, nas viagens entre dois portos ou de ida e volta de e para o mesmo porto, sem escalas, naveguem exclusivamente em áreas marítimas protegidas, nas quais seja garantida a proximidade de estruturas de busca e salvamento.»;

(b) No n.º 3, as alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redação:

«a) O Estado-membro notifica sem demora a Comissão da sua decisão de conceder uma isenção das obrigações previstas no artigo 5.º, indicando os motivos que a justificam. Esta notificação deve ser efetuada por meio de uma base de dados criada e mantida pela Comissão para o efeito. A Comissão está habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 12.º-A no que diz respeito às condições de acesso a esta base de dados.

b) Se, seis meses após a notificação, considerar que essa decisão não se justifica ou pode ter efeitos adversos na concorrência, a Comissão pode, por meio de um ato de execução, requerer ao Estado-Membro que a altere ou retire. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 13.º, n.º 2.»;

(c) No n.º 4, o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«O pedido deve ser apresentado à Comissão através de uma base de dados referida no n.º 3. Se, seis meses após a apresentação do pedido, a Comissão considerar que a derrogação não se justifica ou pode ter efeitos adversos na concorrência, pode, por meio de um ato de execução, requerer ao Estado-Membro que altere ou não adote a decisão proposta. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 13.º, n.º 2.»;

- (8) O artigo 10.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 10.º

Os Estados-Membros devem verificar a exatidão e atualidade do registo dos dados exigido pela presente diretiva.

Os Estados-Membros designarão a autoridade que terá acesso às informações exigidas nos termos da presente diretiva. Os Estados-Membros devem assegurar que, na eventualidade de uma emergência ou na sequência de um acidente, tal autoridade designada tem acesso imediato às informações exigidas nos termos da presente diretiva.

Os dados pessoais recolhidos nos termos do artigo 5.º não devem ser conservados pelos Estados-Membros mais do que o tempo necessário para efeitos da presente diretiva, ou seja:

- (a) até à conclusão da viagem do navio em causa de forma segura; ou
- (b) na eventualidade de uma emergência ou na sequência de um acidente, até à conclusão de eventuais inquéritos ou processos judiciais.

Sem prejuízo de outras exigências de declaração, assim que as informações já não forem necessárias para estes efeitos, as mesmas devem ser destruídas.»;

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

«Artigo 11.º

1. Para efeitos da presente diretiva, os dados necessários devem ser recolhidos e registados de modo a não causar atrasos indevidos aos passageiros que embarquem e/ou desembarquem do navio.

2. Deve ser evitada uma multiplicidade de recolha de dados para as mesmas rotas ou rotas similares.»;

- (10) O artigo 12.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 12.º

A Comissão está habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 12.º-A, que altera a presente diretiva, a fim de excluir do seu âmbito de aplicação qualquer alteração dos instrumentos internacionais mencionados no artigo 2.º, apenas se, com

base numa avaliação realizada pela Comissão, não existir um risco manifesto de a alteração internacional reduzir o nível de segurança marítima instituído pela legislação marítima da União ou ser incompatível com a mesma.»;

(11) É aditado o seguinte artigo 12.º-A:

«Artigo 12.º-A

1. O poder de adotar os atos delegados a que se referem os artigos 9.º e 12.º é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar os atos delegados a que se referem os artigos 9.º e 12.º é conferido à Comissão por um período indeterminado a contar da [data de entrada em vigor].
3. A delegação de poderes a que se referem os artigos 9.º e 12.º pode ser revogada a qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. Produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa 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 deve consultar os peritos designados por cada Estado-Membro, em conformidade com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor», de 13 de abril de 2016.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Um ato delegado adotado nos termos dos artigos 9.º e 12.º só entra em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação desse 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 prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.
7. Um ato delegado que exclua do âmbito de aplicação da presente diretiva quaisquer alterações dos instrumentos internacionais, em conformidade com o artigo 12.º, deve ser adotado, pelo menos, três meses antes do termo do período estabelecido internacionalmente para a aceitação tácita da alteração em causa ou da data prevista para a entrada em vigor da referida alteração. No período anterior à entrada em vigor desse ato delegado, os Estados-Membros devem abster-se de qualquer iniciativa destinada a integrar a alteração na legislação nacional ou a aplicar a alteração ao instrumento internacional em causa.»;

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

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

«2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho*.

* 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).»;

(b) É suprimido o n.º 3.

(13) É aditado o seguinte artigo 14.º-A:

«Artigo 14.º-A

A Comissão procede à avaliação da aplicação da presente diretiva e apresenta os resultados dessa avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho, o mais tardar [sete anos após a data a que se refere o artigo 3.º, n.º 1, segundo parágrafo].»

Artigo 2.º

Alterações do anexo da Diretiva 2010/65/UE

À parte A do anexo da Diretiva 2010/65/UE, é aditado o seguinte ponto 7:

«7. Informações sobre as pessoas a bordo

Artigo 4.º, n.º 2, e artigo 5.º, n.º 2, da Diretiva 98/41/CE do Conselho, de 18 de junho de 1998, relativa ao registo das pessoas que viajam em navios de passageiros que operam a partir de ou para portos dos Estados-Membros da Comunidade (JO L 188 de 2.7.1998, p. 35).».

Artigo 3.º

Transposição

1. Os Estados-Membros aprovam e publicam, até [12 meses após a sua entrada em vigor], as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Comunicam imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Os Estados-Membros devem aplicar essas disposições a partir de [12 meses após a data de entrada em vigor].

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. As modalidades dessa referência são aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros comunicam à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem no domínio abrangido pela presente diretiva.

Artigo 4.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 5.º
Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente