



UNIÃO EUROPEIA

PARLAMENTO EUROPEU

CONSELHO

Bruxelas, 25 de outubro de 2024
(OR. en)

2023/0164(COD)

PE-CONS 90/24

TRANS 266
MAR 87
PECHE 213
OMI 50
CODEC 1409

ATOS LEGISLATIVOS E OUTROS INSTRUMENTOS

Assunto: DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 2009/18/CE que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no sector do transporte marítimo e revoga o Regulamento (UE) n.º 1286/2011 da Comissão

DIRETIVA (UE) 2024/...
DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de ...

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

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário²,

¹ JO C, C/2023/875, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/875/oj>.

² Posição do Parlamento Europeu de 10 de abril de 2024 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho³ estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no sector do transporte marítimo e prevê um sistema de investigações de segurança marítima («investigações de segurança»). Os acidentes marítimos abrangidos pelo âmbito de aplicação da referida diretiva são investigados por órgãos de investigação independentes estabelecidos nos Estados-Membros com o objetivo de melhorar a segurança marítima e de proteger o meio marinho, a fim de retirar ensinamentos do passado para prevenir acidentes e incidentes futuros.
- (2) Desde a entrada em vigor da Diretiva 2009/18/CE, registaram-se alterações no quadro regulamentar internacional e avanços tecnológicos. Importa ter em conta essas alterações e avanços, bem como a experiência adquirida com a aplicação dessa diretiva.
- (3) A este respeito, em consonância com os seus compromissos internacionais em matéria de proteção do meio marinho, a União deverá continuar a exercer a liderança num sector regulamentado tanto ao nível europeu como internacional.

³ Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no sector do transporte marítimo e que altera as Diretivas 1999/35/CE do Conselho e 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 131 de 28.5.2009, p. 114).

- (4) A Diretiva 2009/18/CE faz referência a uma série de textos jurídicos adotados pela Organização Marítima Internacional (OMI) que foram revogados, alterados ou revistos desde a sua entrada em vigor. Essa diretiva refere, por exemplo, o Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI adotado pela Resolução A.849(20) da OMI, de 27 de novembro de 1997, que foi revogado pelo Código de Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para uma Investigação de Segurança de um Acidente ou Incidente Marítimo adotado pela Resolução MSC 255(84), de 16 de maio de 2008, da OMI («Código de Investigação de Acidentes da OMI») e pelas Diretrizes destinadas a auxiliar os investigadores na aplicação do Código de Investigação de Acidentes Marítimos adotadas pela Resolução A.1075(28), de 4 de dezembro de 2013, da OMI («Diretrizes da OMI destinadas a auxiliar os investigadores na aplicação do Código de Investigação de Acidentes»).
- (5) O Código de Investigação de Acidentes da OMI introduz novas definições, como a definição de «autoridade de investigação de segurança marítima», enquanto outros conceitos são suprimidos, como o de «acidente grave». Essas regras deverão ser inseridas na Diretiva 2009/18/CE.
- (6) A Diretiva 2009/18/CE faz igualmente referência à circular MSC-MEPC.Circ.3 da OMI, de 18 de dezembro de 2008 – Relatórios sobre acidentes e incidentes marítimos, Procedimentos de comunicação de informações revistos e harmonizados, que foi substituída pela circular MSC-MEPC. 3/circ.4/rev.1, de 18 de novembro de 2014.

- (7) As Diretrizes da OMI destinadas a auxiliar os investigadores na aplicação do Código de Investigação de Acidentes fornecem conselhos práticos para a investigação sistemática de acidentes e incidentes marítimos e facilitam o desenvolvimento de medidas eficazes de análise e prevenção. Essas diretrizes substituem a metodologia comum estabelecida no Regulamento (UE) n.º 1286/2011 da Comissão⁴. Consequentemente, deverão ser incluídas na Diretiva 2009/18/CE, e o Regulamento (UE) n.º 1286/2011 deverá ser revogado.
- (8) Atualmente, os navios de pesca de comprimento inferior a 15 metros estão excluídos do âmbito de aplicação da Diretiva 2009/18/CE. Consequentemente, a realização de investigações de segurança que envolvem esses navios de pesca não é sistemática nem está harmonizada. Esses navios viram-se com mais facilidade e a queda dos membros da sua tripulação à água é relativamente comum. Por conseguinte, para proteger esses navios de pesca, a sua tripulação e o ambiente, é necessário prever a realização de uma avaliação preliminar dos acidentes marítimos muito graves que envolvam esses navios de pesca, a fim de determinar se as autoridades devem abrir uma investigação de segurança, tendo em conta, nomeadamente, os elementos de prova disponíveis, bem como a possibilidade de os resultados da investigação de segurança contribuírem para a prevenção de futuros acidentes e incidentes marítimos. Espera-se que essa medida tenha um impacto consideravelmente positivo em termos do número de vidas salvas no mar e de lesões evitadas, protegendo, em especial, a vida e a saúde dos pescadores europeus.
- (9) A Diretiva 2009/18/CE não impede os Estados-Membros de estabelecerem regras nacionais para investigar acidentes ou incidentes marítimos que envolvam qualquer tipo de navio que transporte 12 ou menos passageiros ou seja utilizado para outros fins comerciais.

⁴ Regulamento (UE) n.º 1286/2011 da Comissão, de 9 de dezembro de 2011, que adota uma metodologia comum para a investigação de acidentes e incidentes marítimos elaborada em conformidade com o disposto no artigo 5.º, n.º 4, da Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 328 de 10.12.2011, p. 36).

- (10) Algumas definições constantes da Diretiva 2009/18/CE não são claras. É importante introduzir a definição do «comprimento de um navio de pesca», especialmente para situações em que a abordagem e as obrigações das autoridades de investigação de segurança marítima («autoridades de investigação de segurança») variam consoante o comprimento do navio de pesca.
- (11) O Código de Investigação de Acidentes da OMI refere-se a acontecimentos ou sequência de acontecimentos «diretamente relacionados com as operações de um navio». Esse conceito é objeto de divergências de interpretação significativas e deverá ser clarificado. Essa divergência afeta as ações das autoridades de investigação de segurança, em especial no que diz respeito aos acidentes nos portos, às possibilidades de realizar investigações de segurança conjuntas e à recolha de dados sobre acidentes e investigações.
- (12) O Código de Investigação de Acidentes da OMI dispõe que, em caso de acidente marítimo muito grave, deve ser efetuada uma investigação de segurança. No entanto, não existem orientações quanto ao período que tem de decorrer entre o acidente e a morte para que o acidente seja considerado um acidente marítimo muito grave que deve ser objeto de investigação de segurança. Por conseguinte, a Diretiva 2009/18/CE deverá prever essas orientações.
- (13) As autoridades de investigação de segurança deverão envidar todos os esforços para tornar os relatórios de acidentes e as suas recomendações acessíveis aos interessados, incluindo as vítimas e as suas famílias, antes de os tornar públicos.
- (14) Dada a importância da análise dos fatores humanos nas investigações de segurança, estas investigações deverão ter em devida conta as condições de trabalho e de vida a bordo, bem como qualquer impacto que possam ter tido no acidente ou incidente marítimo investigado.

- (15) O pessoal disponível, bem como os recursos operacionais, das autoridades de investigação de segurança dos Estados-Membros variam significativamente, o que resulta na ineficiência e incoerência da comunicação de informações e das investigações sobre acidentes marítimos. Por conseguinte, a Comissão, com a assistência da Agência Europeia da Segurança Marítima («Agência»), deverá prestar apoio analítico altamente especializado a cada investigação de segurança (competências sociais), e disponibilizar ferramentas e equipamentos analíticos. Além disso, a cooperação e a assistência mútua entre os Estados-Membros nas investigações de segurança deverão continuar a ser incentivadas e apoiadas, em especial face aos novos desafios em matéria de segurança marítima relacionados com questões laborais, de saúde pública, sociais e ambientais.
- (16) A Agência deverá, por conseguinte, organizar ações de formação regulares sobre técnicas específicas e novos desenvolvimentos e tecnologias que possam ser relevantes para a investigação de segurança no futuro. Essa formação deverá centrar-se, nomeadamente, em combustíveis renováveis e hipocarbónicos, que são particularmente relevantes no contexto do pacote Objetivo 55, na automatização e nas regras gerais relativas à proteção de dados enunciadas no Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵. Deste modo, melhora-se a segurança a bordo dos navios e a saúde e segurança dos marítimos e dos pescadores que neles trabalham.
- (17) A independência das investigações de segurança deverá ser assegurada em todas as circunstâncias, e todas as partes envolvidas nessas investigações, incluindo quaisquer entidades, instituições ou agências, públicas ou privadas, deverão estar isentas de quaisquer conflitos de interesses.

⁵ Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

- (18) Os Estados-Membros deverão trabalhar em conjunto para garantir que as investigações de segurança sejam conduzidas de forma coerente e para ajudar as autoridades de investigação de segurança a melhorar e reforçar as suas capacidades de investigação de segurança.
- (19) A fim de adaptar a Diretiva 2009/18/CE à evolução do direito marítimo internacional relacionado com a investigação de segurança de acidentes no sector do transporte marítimo e de facilitar a recolha, a partilha e a comunicação de conhecimentos, 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 alteração dos anexos dessa diretiva. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor⁶. Em especial, o quadro permanente de cooperação estabelecido pela Diretiva 2009/18/CE deverá ser envolvido nessas consultas. Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

⁶ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (20) Tendo em conta o ciclo completo de visitas realizadas pela Agência aos Estados-Membros para acompanhar a aplicação da Diretiva 2009/18/CE, a Comissão deverá avaliar a aplicação dessa diretiva o mais tardar cinco anos a contar da data de transposição da presente diretiva modificativa e apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre essa avaliação. Os Estados-Membros deverão cooperar com a Comissão para recolher todas as informações necessárias para essa avaliação.
- (21) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva, a saber, estabelecer regras sobre a investigação de segurança de acidentes no sector do transporte marítimo com vista a melhorar a segurança marítima e a proteger o meio marinho, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido às dimensões e aos efeitos da ação, 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 alcançar esses objetivos.
- (22) Por conseguinte, a Diretiva 2009/18/CE deverá ser alterada em conformidade,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º
Alteração da Diretiva 2009/18/CE

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

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

«2. Uma vez que as investigações de segurança marítima (“investigações de segurança”) efetuadas nos termos da presente diretiva não têm por objetivo apurar a responsabilidade nem imputar a culpa, não se infere qualquer falta ou responsabilidade a partir dos resultados dessas investigações. Os Estados-Membros asseguram que as autoridades de investigação de segurança marítima (“autoridades de investigação de segurança”) não sejam impedidas ou impossibilitadas de comunicar integralmente as causas do acidente ou incidente marítimo.»;

2) No artigo 2.º, n.º 2, é suprimida a alínea d);

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

«Artigo 3.º

Definições

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

1) “Código de Investigação de Acidentes da OMI”, o Código de Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para uma Investigação de Segurança de um Acidente ou Incidente Marítimo anexo à Resolução MSC.255(84) do Comité de Segurança Marítima da OMI, de 16 de maio de 2008, na sua versão atualizada;

- 2) “Diretrizes da OMI destinadas a auxiliar os investigadores na aplicação do Código de Investigação de Acidentes”, as diretrizes anexas à Resolução A.1075(28) adotada na Assembleia da OMI de 4 de dezembro de 2013, na sua versão atualizada;
- 3) Os termos a seguir enumerados têm a definição que lhes é dada no Código de Investigação de Acidentes da OMI:
 - a) “Acidente marítimo”;
 - b) “Acidente marítimo muito grave”;
 - c) “Incidente marítimo”;
 - d) “Investigação de segurança marítima”;
 - e) “Autoridade de investigação de segurança marítima”;
 - f) “Estado investigador de segurança marítima”;
 - g) “Estado legitimamente interessado”;
 - h) “Lesão grave”;
- 4) “Diretrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo”, as diretrizes anexas à Resolução LEG.3(91) do Comité Jurídico da OMI, de 27 de abril de 2006, tal como aprovadas pelo Conselho de Administração da Organização Internacional do Trabalho na sua 296.^a sessão, de 12 a 16 de junho de 2006, na sua versão atualizada;

- 5) “Navio ro-ro de passageiros”, um “navio ro-ro de passageiros” na aceção do artigo 2.º, ponto 1, da Diretiva (UE) 2017/2110 do Parlamento Europeu e do Conselho*;
- 6) “Embarcação de passageiros de alta velocidade”, uma “embarcação de passageiros de alta velocidade” na aceção do artigo 2.º, ponto 2, da Diretiva (UE) 2017/2110;
- 7) “Sistema de registo dos dados de viagem” (“VDR”), um “sistema de registo dos dados de viagem” na aceção do ponto 4.1 do anexo da Resolução MSC.333(90) do Comité de Segurança Marítima da OMI, de 22 de maio de 2012, na sua versão atualizada, completada pelas normas de desempenho pertinentes da OMI aplicáveis à data da instalação a bordo desse VDR, e sem prejuízo do direito da União;
- 8) “Sistema de registo simplificado dos dados de viagem” (“S-VDR”), um “sistema de registo simplificado dos dados de viagem” na aceção do ponto 4.1 do anexo da Resolução MSC. 163(78) do Comité de Segurança Marítima da OMI, de 17 de maio de 2004, na sua versão atualizada, completada pelas normas de desempenho pertinentes da OMI aplicáveis à data da instalação a bordo desse S-VDR, e sem prejuízo do direito da União;
- 9) “Recomendação de segurança”, qualquer proposta feita, inclusive para efeitos de registo e de controlo:
 - a) Pela autoridade de investigação de segurança do Estado que efetua ou conduz a investigação de segurança com base nas informações resultantes da investigação; ou

- b) Conforme adequado, pela Comissão, com base numa análise de dados sucinta e nos resultados das investigações de segurança realizadas;
- 10) “Comprimento de um navio de pesca”, o comprimento de um navio de pesca nos termos do artigo 2.º do Regulamento (UE) 2017/1130 do Parlamento Europeu e do Conselho**;
- 11) “Lesão mortal”, qualquer lesão sofrida por uma pessoa num acidente que conduza à sua morte nos 30 dias seguintes à data do acidente, se as informações correspondentes estiverem disponíveis.

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

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

- 4) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:
- a) No n.º 1, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Sejam independentes de quaisquer investigações paralelas, do foro penal ou outro, destinadas a apurar responsabilidade ou a imputar culpa e que as autoridades de investigação de segurança possam comunicar os resultados de investigações de segurança sem instruções nem interferência de quaisquer pessoas, organizações ou partes que possam ser afetadas pelo desfecho dessas investigações de segurança.»;
- b) No n.º 2, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:
- «b) A coordenação das atividades das respetivas autoridades de investigação de segurança, na medida do necessário à consecução do objetivo da presente diretiva.»;

- 5) Os artigos 5.º e 6.º passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 5.º

Dever de proceder à investigação

1. Cada Estado-Membro assegura que seja efetuada uma investigação de segurança pela autoridade de investigação de segurança a que se refere o artigo 8.º sempre que ocorra um acidente marítimo muito grave:
- a) Que envolva um navio que arvore a sua bandeira, qualquer que seja o local do acidente;
- b) No seu mar territorial ou nas suas águas interiores, conforme definidos na UNCLOS, qualquer que seja a bandeira do navio ou navios envolvidos no acidente; ou

- c) Que implique um interesse legítimo do Estado-Membro, qualquer que seja o local do acidente e a bandeira do navio ou navios envolvidos no acidente.
2. No caso dos navios de pesca de comprimento inferior a 15 metros, a autoridade de investigação de segurança deve proceder a uma avaliação preliminar, sem demora e no prazo máximo de dois meses após a ocorrência do acidente marítimo muito grave a que se refere o n.º 1 do presente artigo, a fim de determinar se deve ou não realizar uma investigação de segurança. Se a autoridade de investigação de segurança decidir não realizar uma investigação de segurança, os motivos dessa decisão devem ser registados e notificados nos termos do artigo 17.º, n.º 3, sem demora e no prazo máximo de dois meses após a ocorrência do acidente marítimo muito grave.
3. Ao decidir se será ou não realizada uma investigação de segurança em conformidade com o n.º 2, a autoridade de investigação de segurança deve ter em conta os elementos de prova disponíveis, bem como a possibilidade de os resultados da investigação de segurança contribuírem para a prevenção de acidentes e incidentes marítimos futuros.
4. No caso de qualquer acidente ou incidente marítimo não abrangido pelos n.ºs 1, 2 ou 3, compete à autoridade de investigação de segurança decidir se deve ou não realizar uma investigação de segurança.

5. O âmbito da investigação de segurança e os aspetos práticos da sua realização são determinados pela autoridade de investigação de segurança do Estado-Membro investigador principal em colaboração com as autoridades congéneres de investigação dos outros Estados legitimamente interessados, da forma que a autoridade de investigação de segurança do Estado-Membro investigador principal considerar que melhor conduz à consecução do objetivo da presente diretiva e tendo em vista prevenir futuros acidentes e incidentes marítimos.
6. Durante a investigação de segurança, a autoridade de investigação de segurança deve seguir as Diretrizes da OMI destinadas a auxiliar os investigadores na aplicação do Código de Investigação de Acidentes. Os investigadores podem afastar-se dessas diretrizes se tal se revelar necessário, com base na sua apreciação profissional, para alcançar os objetivos da investigação de segurança. A Comissão pode adotar recomendações para a aplicação dessas diretrizes, tendo em conta eventuais ensinamentos pertinentes retirados de investigações de segurança e após consulta das autoridades de investigação de segurança no âmbito do quadro permanente de cooperação a que se refere o artigo 10.º.
7. Ao decidir se um acidente ou incidente marítimo que tenha ocorrido quando um navio estiver acostado, atracado ou em estaleiro (doca), e envolva trabalhadores em terra ou trabalhadores portuários, está «diretamente relacionado com as operações de um navio» e se, por conseguinte, está sujeito a uma investigação de segurança, os Estados-Membros devem, em conformidade com o respetivo direito nacional, prestar especial atenção ao envolvimento da estrutura, equipamento, procedimentos, tripulação e gestão do navio na atividade a realizar e à sua relevância para esse efeito.

8. As investigações de segurança devem ser abertas tão prontamente quanto possível após a ocorrência do acidente ou incidente marítimo e, em qualquer caso, no prazo máximo de dois meses após a sua ocorrência.
9. Em conformidade com o direito nacional, se, no decurso de uma investigação de segurança, se verificar ou se suspeitar que foi cometida uma infração nos termos dos artigos 3.º, 3.ºbis, 3.ºter ou 3.ºquater da Convenção da OMI para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima, de 10 de março de 1988, na sua versão atualizada, a autoridade de investigação de segurança deve informar imediatamente as autoridades de segurança marítima do Estado-Membro ou Estados-Membros e de qualquer país terceiro envolvido.

Artigo 6.º

Dever de notificação

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

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

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

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

b) É inserido o seguinte número:

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

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

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

7) Os artigos 8.º e 9.º passam a ter a seguinte redação:

«Artigos 8.º

Autoridade de investigação de segurança

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

As autoridades de investigação de segurança não podem ser impedidas de nomear, a título temporário, investigadores adequados com as competências especializadas necessárias para participar numa investigação de segurança nem de recorrer a consultores para que prestem aconselhamento especializado sobre qualquer aspeto de uma investigação de segurança.

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

Os Estados-Membros sem litoral que não tenham navios nem embarcações que arvoem a sua bandeira no âmbito da presente diretiva devem designar uma entidade independente que sirva como ponto de contacto para cooperar na investigação de segurança nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea c).

2. A autoridade de investigação de segurança assegura que cada investigador possua conhecimentos e experiência práticos nos domínios relacionados com as suas funções normais de investigação. Assegura igualmente o pronto acesso a conhecimentos especializados, conforme necessário.
3. As funções confiadas à autoridade de investigação de segurança podem também incluir a recolha e análise de dados relativos à segurança marítima, em especial para fins de prevenção, desde que essas atividades não comprometam a sua independência nem impliquem responsabilidades em matérias regulamentares, administrativas ou de normalização.

4. No quadro dos respetivos ordenamentos jurídicos, os Estados-Membros asseguram que os investigadores das respetivas autoridades de investigação de segurança, ou de quaisquer autoridades de investigação de segurança em que tiverem delegado a função de investigar no domínio da segurança, se for caso disso em cooperação com as autoridades responsáveis pelo inquérito judicial, disponham de todas as informações e dos meios tecnológicos relevantes para a condução da investigação de segurança e, portanto, possam:
- a) Aceder a qualquer zona relevante ou a qualquer local de acidente, bem como a qualquer navio, casco ou estrutura, incluindo a carga, o equipamento e os destroços;
 - b) Proceder à listagem imediata dos elementos de prova e à busca e remoção controladas do casco, dos destroços e de outros componentes ou matérias para perícia ou análise;
 - c) Requisitar a perícia ou análise dos elementos referidos na alínea b) e aceder livremente aos respetivos resultados;
 - d) Aceder livremente, reproduzir e utilizar todas as informações e dados registados pertinentes, incluindo os dados dos VDR ou S-VDR, respeitantes ao navio, às gravações dos serviços de tráfego, à viagem, à carga, aos tripulantes e quaisquer outras pessoas, objetos, condições e circunstâncias;
 - e) Aceder livremente aos resultados dos exames aos corpos das vítimas ou das análises efetuadas a amostras deles retiradas;

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

7. Cada Estado-Membro pode desenvolver, colocar em funcionamento e manter um sistema de gestão da qualidade para a respetiva autoridade de investigação de segurança.
8. O quadro permanente de cooperação referido no artigo 10.º apoia as autoridades de investigação de segurança e reforça as suas capacidades de investigação de segurança através da elaboração de orientações e recomendações para garantir que as investigações de segurança sejam conduzidas de forma coerente e, a este respeito, elabora e aplica um programa de avaliação pelos pares.

Artigo 9.º

Confidencialidade

1. Sem prejuízo do Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho*, um Estado-Membro assegura, no quadro do seu ordenamento jurídico, que os registos a seguir enumerados não sejam divulgados para outros fins que não a investigação de segurança, exceto se a autoridade competente desse Estado-Membro concluir que existe um interesse público superior na sua divulgação, incluindo se essa autoridade competente concluir que os benefícios da divulgação são superiores ao impacto negativo nacional e internacional que essa divulgação possa ter nessa ou em qualquer futura investigação de segurança:
 - a) Todas as declarações recolhidas pela autoridade de investigação de segurança durante a investigação de segurança;
 - b) Registos que revelem a identidade das pessoas que tenham apresentado elementos de prova no contexto da investigação de segurança;

- c) Informações recolhidas pela autoridade de investigação de segurança que sejam de natureza particularmente sensível e pessoal, incluindo informações relacionadas com a saúde das pessoas;
 - d) Elementos produzidos ulteriormente, no decurso da investigação de segurança, como notas, rascunhos e pareceres escritos pelos investigadores ou opiniões expressas durante a análise das informações;
 - e) Informações e elementos de prova facultados por investigadores de outros Estados-Membros ou de países terceiros em conformidade com as normas e práticas recomendadas internacionais, caso a respetiva autoridade de investigação de segurança assim o solicite;
 - f) Projetos de relatórios provisórios, concisos ou finais;
 - g) Todas as comunicações entre pessoas que tenham estado envolvidas na operação do navio;
 - h) Gravações escritas ou eletrónicas e transcrições de gravações dos serviços de tráfego marítimo, incluindo os respetivos relatórios e resultados elaborados para fins internos.
2. Os registos de VDR e S-VDR de uma investigação de segurança não podem ser disponibilizados nem utilizados para outros fins que não os da investigação de segurança ou da segurança do navio, a menos que esses registos sejam anonimizados ou divulgados no âmbito de procedimentos seguros.
3. Para os efeitos referidos no n.º 1, só são divulgados os dados estritamente necessários.

4. Os Estados-Membros podem decidir limitar os casos em que uma divulgação a que se refere o n.º 3 pode ser efetuada, na observância do direito da União.

* Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (JO L 119 de 4.5.2016, p. 1).»;

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

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

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

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

i) o prómio e a alínea a) passam a ter a seguinte redação:

«3. No âmbito do quadro permanente de cooperação, as autoridades de investigação de segurança acordam, em particular, nas melhores formas de cooperação a fim de:

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

ii) as alíneas h) e i) passam a ter a seguinte redação:

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

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

9) No artigo 12.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. A cooperação de um Estado-Membro numa investigação de segurança conduzida por um país terceiro legitimamente interessado não prejudica o cumprimento dos deveres de investigação e de notificação nos termos da presente diretiva. Caso um país terceiro legitimamente interessado esteja a conduzir uma investigação de segurança que envolva um ou mais Estados-Membros, esses Estados-Membros podem decidir abster-se de uma investigação de segurança paralela, desde que a investigação de segurança seja conduzida pelo país terceiro de acordo com o Código de Investigação de Acidentes da OMI. Nesses casos, o artigo 14.º não se aplica às autoridades de investigação de segurança.»;

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

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

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

«Artigo 14.º

Relatórios de acidentes

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

A autoridade de investigação de segurança pode decidir publicar apenas um relatório conciso sobre uma investigação de segurança, se:

- a) A investigação de segurança não disser respeito a um acidente marítimo muito grave; ou
 - b) As conclusões da investigação de segurança relativa a um acidente ou incidente marítimo não forem suscetíveis de conduzir à prevenção de futuros acidentes ou incidentes marítimos.
2. A autoridade de investigação de segurança deve envidar todos os esforços para disponibilizar o relatório de acidente referido no n.º 1, incluindo as suas conclusões e eventuais recomendações, ao público e, em especial, ao sector marítimo, nos 12 meses seguintes à data do acidente ou incidente marítimo. Se, no caso de um acidente muito grave, não for possível produzir o relatório de acidente final a tempo, deve ser publicado um relatório de acidente provisório nos 12 meses seguintes à data do acidente ou incidente marítimo.

3. A autoridade de investigação de segurança do Estado-Membro investigador principal deve enviar cópia do relatório final ou provisório à Comissão. Deve ter em conta as eventuais observações técnicas da Comissão sobre relatórios finais, desde que não alterem as conclusões na sua substância, a fim de melhorar a qualidade do relatório de acidente da forma mais adequada à consecução do objetivo da presente diretiva.
 4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 20.º, a fim de alterar as seguintes partes do anexo I da presente diretiva: “2. Elementos factuais”, “3. Descrição” e “4. Análise”.»;
- 12) No artigo 15.º, os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:
- «1. Os Estados-Membros asseguram que as recomendações de segurança formuladas pelas autoridades de investigação de segurança sejam devidamente tidas em conta pelos seus destinatários, em especial com vista a evitar acidentes futuros, e, caso se justifique, tenham o seguimento devido no respeito do direito da União e internacional.
 2. Nos casos em que tal se justifique, a autoridade de investigação de segurança ou a Comissão formula recomendações de segurança com base numa análise de dados sucinta e nos resultados globais das investigações de segurança realizadas.»;

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

«Sem prejuízo do direito que lhe assiste de emitir um alerta precoce, a autoridade de investigação de segurança que, em qualquer fase da investigação de segurança, considere necessária uma intervenção urgente ao nível da União para prevenir o risco de novos acidentes, informa rapidamente a Comissão da necessidade de emissão de um alerta precoce.»;

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

a) É inserido o seguinte número:

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

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

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

c) É aditado o seguinte número:

«5. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 20.º, para alterar o anexo II da presente diretiva, a fim de atualizar a lista de dados a relativos à notificação de acidentes ou incidentes marítimos para ter em conta as alterações introduzidas pela OMI no Código de Investigação de Acidentes da OMI.»;

15) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 17.º-A

Formação e apoio operacional

1. A Comissão, com a assistência da Agência e em cooperação com os Estados-Membros, facilita o desenvolvimento de capacidades no seio das autoridades de investigação de segurança, bem como a partilha de conhecimentos entre as mesmas, através da prestação de formação regular sobre novos desenvolvimentos jurídicos e tecnológicos, técnicas e ferramentas específicas e tecnologias relacionadas com os navios, os seus equipamentos e as suas operações, dependendo das necessidades das autoridades de investigação de segurança.
2. A pedido das autoridades de investigação de segurança, e partindo do princípio de que não se verifica qualquer conflito de interesses, a Comissão presta apoio operacional aos Estados-Membros na realização das suas investigações de segurança, podendo nomeadamente disponibilizar equipamento ou ferramentas analíticas especializadas, bem como conhecimentos especializados específicos, desde que a prestação de apoio não comprometa a independência das autoridades de investigação de segurança em causa.»;

16) Os artigos 19.º e 20.º passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 19.º

Procedimento de comité

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

Artigo 20.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar os atos delegados referidos no artigo 14.º, n.º 4, e no artigo 17.º, n.º 5, é conferido à Comissão por tempo indeterminado a contar de ... [data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa].

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

* Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de novembro de 2002, que estabelece um Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) e que altera determinados regulamentos em vigor no domínio da segurança marítima e da prevenção da poluição por navios (JO L 324 de 29.11.2002, p. 1).

** 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).

*** JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.»;

17) É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 20.º-A

Alteração do Código de Investigação de Acidentes da OMI

As alterações do Código de Investigação de Acidentes da OMI são aplicáveis sem prejuízo do procedimento de verificação da conformidade estabelecido no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002.»;

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

«Artigo 23.º

Reexame da aplicação

Até ... [90 meses 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 e, se necessário, propõe medidas adicionais à luz das recomendações nele contidas, incluindo a possibilidade de incluir no âmbito de aplicação da presente diretiva a investigação de segurança obrigatória para navios de pesca com menos de 15 metros de comprimento e o impacto que terá na carga de trabalho das autoridades de investigação de segurança.»;

19) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) A secção 2.1 passa a ter a seguinte redação:

«2.1. Dados do navio

Bandeira/registo

Identificação do navio

Características principais

Propriedade e gestão

Elementos relativos à construção

Tripulação mínima de segurança

Carga autorizada

Em relação aos navios de pesca, tipo de pesca exercida no momento do acidente.»;

b) A secção 2.3 passa a ter a seguinte redação:

«2.3. Informações relativas ao acidente ou incidente marítimo

Tipo de acidente ou incidente marítimo

Data e hora

Coordenadas e local do acidente ou incidente marítimo

Envolvente exterior e interior

Serviço e segmento da viagem do navio

Local a bordo

No caso de acidentes ou incidentes marítimos que envolvam trabalhadores em terra ou trabalhadores portuários, a carga transportada

Dados relativos ao fator humano

Consequências (para as pessoas, o navio, a carga ou o ambiente, outras).»;

20) No anexo II, o ponto 30 passa a ter a seguinte redação:

«30. Danos na carga, incluindo contentores perdidos no mar.».

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros adotam e publicam, até ... [30 meses 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. Do facto informam imediatamente a Comissão.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros fazem referência à presente diretiva ou são acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como é feita a referência.

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

Artigo 3.º

Revogação

O Regulamento (UE) n.º 1286/2011 é revogado com efeitos a partir de ... [30 meses a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa].

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 ..., em

Pelo Parlamento Europeu

A Presidente

Pelo Conselho

O Presidente / A Presidente
