



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 5 de junho de 2023
(OR. en)

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

**10126/23
ADD 3**

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

NOTA DE ENVIO

de: Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora

data de receção: 1 de junho de 2023

para: Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia

n.º doc. Com.: SWD(2023) 149 final

Assunto: DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO
RESUMO DO RELATÓRIO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO que
acompanha o documento Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu
e do Conselho que altera a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção pelo
Estado do porto

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento SWD(2023) 149 final.

Anexo: SWD(2023) 149 final



Bruxelas, 1.6.2023
SWD(2023) 149 final

DOCUMENTO DE TRABALHO DOS SERVIÇOS DA COMISSÃO
RESUMO DO RELATÓRIO DA AVALIAÇÃO DE IMPACTO
que acompanha o documento
Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho
que altera a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção pelo Estado do porto
{COM(2023) 271 final} - {SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final}

Ficha de síntese
Avaliação de impacto da proposta de revisão da Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto
A. Necessidade de agir
Qual o problema e por que motivo tem dimensão europeia?
<p>A Diretiva 2009/16/CE estabelece o regime da UE para a inspeção de navios pelo Estado do porto (PSC), um sistema de inspeção dos navios que arvoram bandeira estrangeira por inspetores nos seus portos, a fim de verificar se a competência da tripulação a bordo e o estado do navio e do seu equipamento cumprem as prescrições das convenções internacionais em matéria de salvaguarda da vida humana no mar e de proteção do meio marinho. A diretiva baseia-se na estrutura intergovernamental voluntária já existente do Memorando de Acordo de Paris (MA de Paris).</p> <p>Em 2018, a diretiva foi objeto de uma avaliação <i>ex post</i> e de um balanço de qualidade no domínio dos transportes marítimos (juntamente com outros atos legislativos da UE), no âmbito dos quais foram identificadas algumas questões problemáticas: 1) os atuais requisitos da UE não estão alinhados com as novas regras/procedimentos internacionais obrigatórios (Organização Marítima Internacional – OMI e MA de Paris); 2) os atuais requisitos da UE não se aplicam aos navios de pesca; 3) não existe equilíbrio na distribuição das inspeções na UE; 4) o mecanismo utilizado para selecionar os navios para inspeção não está atualizado; 5) existe uma dependência excessiva de certificados em papel; e 6) os procedimentos e recursos são inadequados e pouco flexíveis.</p> <p>Na ausência de uma ação da UE, os Estados-Membros trabalharão de forma descoordenada e não harmonizada.</p>
Quais são os resultados esperados?
A presente iniciativa visa garantir e melhorar o elevado nível de segurança marítima e de proteção da poluição em toda a União.
Qual é o valor acrescentado da ação a nível da UE (subsidiariedade)?
O transporte marítimo, enquanto atividade internacional, é objeto de regulamentação tanto a nível mundial como a nível regional e nacional, tendo, por natureza, uma forte dimensão transfronteiriça.
B. Soluções
Quais são as várias opções para alcançar os objetivos? É dada preferência a alguma delas? Em caso negativo, por que razão?
Foram formuladas três opções estratégicas. A opção preferida é a opção estratégica B (OE B). Esta opção prevê a criação de um regime voluntário de PSC para os navios de pesca de maior dimensão, em conjugação com o MA de Paris. Incentiva igualmente a adoção e a utilização de certificados oficiais eletrónicos. A opção B propõe soluções legislativas para problemas relacionados com a inspeção e a validação.
Quais são as perspetivas dos vários intervenientes? Quem apoia cada uma das opções?
A opção B é apoiada pelas administrações PSC nacionais, uma vez que permitirá a criação de um regime PSC para os navios de pesca semelhante ao que foi instituído ao abrigo do MA de Paris. O setor das pescas é, de um modo geral, favorável à aplicação coerciva de normas de segurança, mas preferiria que os Estados-Membros da UE ratificassem as convenções internacionais pertinentes.
C. Impactos da opção preferida
Quais as vantagens da opção preferida (se existem vantagens, caso contrário quais as vantagens das principais opções)?
Os impactos sociais são avaliados principalmente por referência ao impacto das opções estratégicas na segurança marítima no período de 2025-2050 em termos de vidas poupadas e lesões evitadas e de proteção ambiental. Prevê-se que a opção preferida resulte em 6 vidas poupadas e em 61 lesões evitadas, permitindo igualmente economizar cerca de 35 milhões de EUR e evitar a perda de 75 toneladas de combustível de bancas no mar. Importa, porém, salientar que, uma vez que os impactos da PSC são indiretos, resultando de inspeções e do seu seguimento, existe um elevado grau de incerteza quanto às estimativas.
Relativamente às autoridades PSC , espera-se que a opção preferida resulte em economias de custos de

execução de 8,4 milhões de EUR, expressos em valor atual ao longo do período de 2025-2050, devido a medidas que incentivam a adoção e a utilização de certificados oficiais eletrónicos.

No que diz respeito aos **operadores de navios**, estima-se que a opção preferida resulte em economias de custos administrativos de 5,5 milhões de EUR. As economias de custos administrativos decorrem da supressão da obrigação de comunicação com a antecedência de 72 horas imposta ao operador, agente ou comandante de um navio elegível para uma inspeção alargada.

Quais são os custos da opção preferida (se existirem, caso contrário, quais os custos das principais opções)?

Os custos adicionais recairão principalmente sobre as **autoridades PSC**, sendo estimados em 17,9 milhões de EUR, expressos em valor atual ao longo do período de 2025-2050. No entanto, considerando as economias de custos de execução, os custos líquidos são estimados em 9,5 milhões de EUR. Haverá também custos de ajustamento para as **autoridades do Estado de bandeira** relativos à introdução de certificados eletrónicos, que ascendem a 0,22 milhões de EUR por ano para todas as autoridades dos Estados de bandeira em conjunto. Além disso, estão previstos custos de investimento únicos de 1 milhão de EUR em 2025. Estima-se que os custos totais para as autoridades do Estado de bandeira ascendam a 4,8 milhões de EUR.

No que diz respeito à **EMSA**, os custos de ajustamento na opção preferida são estimados em 6,5 milhões de EUR. A opção preferida resulta num aumento dos custos de execução de 0,7 milhões de EUR para os **operadores de navios**, que são sobrecompensados por economias de custos administrativos de 4,8 milhões de EUR.

Quais são os efeitos para as PME e a competitividade?

O alargamento da diretiva aos navios de pesca de maior dimensão proposto na opção preferida é «relevante» para as PME. Os custos adicionais de execução para os operadores de navios de pesca são estimados em (0,03 milhões de EUR em 2030 e 0,05 milhões de EUR em 2050), mas terão impactos positivos em termos de segurança para os operadores dos navios de pesca.

Haverá impactos significativos nos orçamentos e para as administrações públicas nacionais?

Para além dos custos líquidos para as autoridades PSC, estimados em 9,5 milhões de EUR na opção preferida em relação ao cenário de base, haverá custos de ajustamento de 4,8 milhões para os Estados de bandeira relativos aos certificados eletrónicos.

Haverá outros impactos significativos?

Uma vez que será mantido o mesmo elevado nível de segurança em toda a União, haverá um impacto positivo no mercado interno e na competitividade.

Proporcionalidade

A opção estratégica preferida não excede o necessário para atingir os objetivos políticos globais.

D. Acompanhamento

Quando será revista a política?

A política será revista permitindo um período de tempo adequado após a adoção da proposta, para que as medidas sejam efetivas e tenham sido gerados impactos. A Comissão e/ou a EMSA verificarão se as inspeções estão a ser realizadas conforme exigido e se os relatórios são carregados na base de dados. A EMSA continuará a realizar visitas aos Estados-Membros, que conduzirão a análises horizontais.