



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

15953/23

**Dossiê interinstitucional:
2023/0172(COD)**

**TRANS 532
MAR 156
OMI 83
IA 324
CODEC 2260**

RELATÓRIO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	15161/23
n.º doc. Com.:	10103/23
Assunto:	Proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2009/21/CE relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira – <i>Orientação geral</i>

I. INTRODUÇÃO

1. Em 1 de junho de 2023, a Comissão enviou a proposta referida em epígrafe ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
2. A proposta diz respeito a uma alteração da Diretiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira¹.

¹ JO L 131 de 28.5.2009, p. 132.

3. A Diretiva 2009/21/CE regula a execução das regras aplicáveis ao Estado de bandeira a nível da União. A responsabilidade pelo controlo da conformidade dos navios com determinadas convenções da OMI cabe ao Estado em que o navio está registado e cuja nacionalidade detém – o Estado de bandeira. A diretiva visa assegurar que os Estados-Membros dispõem de recursos adequados para cumprirem de forma correta, eficaz e consistente as suas obrigações enquanto Estados de bandeira.
4. A revisão da diretiva tem os seguintes objetivos específicos:
- atualizar e harmonizar a diretiva com as regras internacionais, a fim de proporcionar uma maior coerência e clareza jurídica, em particular no que respeita ao Código de Aplicação dos Instrumentos da OMI (Código III),
 - assegurar a realização de inspeções adequadas aos navios de bandeira e a supervisão do controlo das organizações reconhecidas (OR) que trabalham em nome do Estado de bandeira. Tal inclui assegurar níveis de inspeção mais harmonizados e uma supervisão coerente das OR, envolvendo todos os Estados-Membros num regime de supervisão à escala da UE,
 - bem como assegurar uma maior adoção de soluções digitais. Em particular, garantir a comunicação, utilização e partilha de certificados eletrónicos, interoperáveis com as bases de dados alojadas pela EMSA, passando dos complicados sistemas de certificação em papel para uma maior eficiência tanto das administrações como dos navios, e
 - assegurar uma abordagem harmonizada na compreensão, comunicação e avaliação do desempenho das frotas e dos deveres dos Estados de bandeira. Tal implica uma cooperação reforçada entre as autoridades nacionais competentes num fórum específico, bem como o reforço das capacidades e a formação do Estado de bandeira. Além disso, é necessário atualizar e modernizar o sistema de medição do desempenho para um melhoramento contínuo mais eficaz.

5. A Comissão adotou a proposta no contexto do seu programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT) e no seguimento imediato de uma avaliação *ex post*¹ e do balanço de qualidade da legislação no domínio do transporte marítimo², realizado em 2018.
6. A proposta baseia-se nos resultados de uma avaliação de impacto³ que se fundamentou num estudo de apoio externo. A avaliação de impacto foi apresentada e analisada exaustivamente numa reunião do grupo de trabalho e não suscitou preocupações maiores junto das delegações.

II. ANÁLISE PELAS OUTRAS INSTITUIÇÕES

7. Em 13 de julho de 2023, a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) do Parlamento Europeu designou relatora Vera Tax (S&D, Países Baixos). A relatora apresentou o seu projeto de relatório em 19 de setembro, estando prevista para 7 de dezembro a votação desta proposta pela Comissão TRAN.
8. Em 20 de setembro de 2023, o Comité Económico e Social Europeu adotou o seu parecer sobre a proposta⁴. Em 23 de junho de 2023, o Comité das Regiões Europeu decidiu não emitir parecer.

III. PONTO DA SITUAÇÃO DOS TRABALHOS NO CONSELHO

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

¹ 9131/18 + ADD 1

² 9128/18 + ADD 1

³ 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

⁴ 13385/23

11. Foram introduzidas várias alterações à proposta da Comissão. Muitas destas alterações visam assegurar a clareza e a coerência com as regras e procedimentos internacionais e, em especial, com os do Código III. Há também outras alterações de fundo a assinalar, conforme especificadas a seguir.
12. Os Estados-Membros apoiam os objetivos de um programa de supervisão para verificar se os navios que arvoram a sua bandeira e as organizações reconhecidas que atuam em seu nome cumprem os requisitos pertinentes. Houve um forte apoio a uma abordagem baseada no risco na priorização das inspeções do Estado de bandeira, permitindo uma utilização mais eficiente dos recursos. Por este motivo, foram incluídos no artigo 4.º-A possíveis critérios para uma abordagem baseada no risco, concedendo simultaneamente flexibilidade aos Estados-Membros para utilizarem os seus próprios procedimentos e instruções, desde que estes estejam em conformidade com as disposições do Código III.
13. Tendo em mente as diferenças significativas de dimensão entre as várias frotas e o risco de introduzir encargos administrativos indevidos, os Estados-Membros opuseram-se à proposta da Comissão de introduzir requisitos específicos e de definir os recursos considerados adequados para as administrações nacionais, a fim de cumprirem as suas obrigações enquanto Estados de bandeira. Por conseguinte, o texto do artigo 4.º-B foi alterado e os Estados-Membros manterão a possibilidade de criarem as suas estruturas administrativas da forma mais adequada às suas circunstâncias específicas.
14. A proposta da Comissão de ser sistematicamente convidada e envolvida na qualidade de observador nas auditorias da OMI não mereceu o apoio dos Estados-Membros, uma vez que já existe essa possibilidade de participação da Comissão (assistida pela EMSA).
15. De um modo geral, os Estados-Membros apoiam a digitalização e a aplicação de ferramentas eletrónicas, mas a via de execução proposta pela Comissão suscitou preocupações quanto aos custos de desenvolvimento de novas bases de dados (para os Estados-Membros que não as tenham) e também em relação aos custos de interligação das bases de dados existentes. Por este motivo, o texto do artigo 6.º-A foi alterado, a fim de mandar a Comissão para criar uma nova "base de dados de informações sobre os navios" que seja também capaz de emitir e verificar certificados eletrónicos e que os Estados-Membros possam utilizar. Esta abordagem voluntária não impede os Estados-Membros de continuarem a utilizar as suas bases de dados existentes.

16. Os Estados-Membros não apoiaram a criação de um grupo de alto nível sobre questões relacionadas com os Estados de bandeira que teria amplas funções neste domínio, pelo que o artigo 9.º-A foi suprimido. No entanto, a Comissão é incentivada a explorar a possibilidade de criar um fórum que reúna os peritos dos Estados-Membros que se ocupam de questões relacionadas com o Estado de bandeira, bem como outras partes interessadas, para trocarem informações e boas práticas e elaborarem orientações sobre questões como os procedimentos de inspeção dos navios, os recursos para a formação dos inspetores, os critérios baseados no risco que possam ser utilizados para melhorar a eficácia das inspeções, etc.
17. A inclusão no anexo do já obrigatório "Código III" suscitou preocupações entre os Estados-Membros, que preferem incluir no texto uma referência dinâmica ao Código III. Tal evitaria potenciais conflitos no futuro entre as regras da UE e as regras internacionais, uma vez que elas podem evoluir. Por este motivo, o anexo foi suprimido.
18. A fim de evitar impor encargos administrativos desproporcionados aos Estados-Membros sem litoral, os Estados-Membros que não tenham navios que arvorem a sua bandeira abrangidos pelo âmbito de aplicação da diretiva podem derrogar das disposições da diretiva (artigo 11.º, n.º 3, e considerando 20-B). Tal significa que esses Estados-Membros, desde que preencham esta condição, não seriam obrigados a transpor a diretiva.
19. Por último, o prazo de transposição proposto pela Comissão (um ano após a entrada em vigor da diretiva de alteração) seria alargado para 4 anos.
20. Nesta fase do procedimento, a Comissão mantém uma reserva processual sobre todas as alterações à sua proposta.

IV. CONCLUSÕES

21. À luz do que precede, convida-se o Conselho a definir uma *orientação geral* sobre a proposta de diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2009/21/CE relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira, com base no compromisso constante do anexo ao presente relatório.

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**que altera a Diretiva 2009/21/CE relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de
bandeira**

(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 Europeu⁶,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões⁷,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A segurança do transporte marítimo da União e dos cidadãos que o utilizam e a proteção do ambiente deverão ser constantemente garantidas.

⁶ JO C de , p. .

⁷ JO C de , p. .

- (2) Nos termos das disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), de 1982, e das convenções das quais a Organização Marítima Internacional (OMI) é depositária, os Estados que são parte nesses instrumentos são responsáveis pela adoção de leis e regulamentos e por tomarem todas as restantes medidas necessárias para dar pleno efeito a esses instrumentos, de modo a garantir que, em termos de segurança da vida humana no mar e de proteção do meio marinho, um navio está em condições de prestar o serviço a que se destina.
- (3) Para garantir a aplicação efetiva das convenções da OMI na União, todos os Estados-Membros deverão tomar as medidas necessárias para cumprir as obrigações estabelecidas nessas convenções no que diz respeito aos navios que arvoram a sua bandeira. Para esse efeito, os Estados-Membros deverão cumprir as suas obrigações enquanto Estados de bandeira de forma eficaz e coerente, em conformidade com a Resolução A.1070(28) da OMI relativa ao Código de Aplicação dos Instrumentos da OMI (Código III), adotada em 4 de dezembro de 2013, que contém as disposições obrigatórias a aplicar pelos Estados de bandeira.
- (3-A) Sem prejuízo das disposições relativas a casos de força maior estabelecidas nas convenções da OMI, em situações de crise suscetíveis de pôr em perigo a integridade física do pessoal responsável pelas vistorias, inspeções, auditorias e verificações, ou que as efetua, os Estados-Membros deverão poder introduzir restrições a essas atividades, permitindo simultaneamente que os navios continuem a operar.
- (3-B) Os seguintes instrumentos internacionais, nas suas versões mais recentes, fazem referência à aplicação do Código III: a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974; a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, tal como alterada pelo Protocolo de 1978; o Protocolo de 1997 que altera a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 1973, tal como alterada pelo Protocolo de 1978; a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos, de 1978; a Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966, e o respetivo Protocolo de 1988; a Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios, de 1969; e a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, de 1972.

- (3-C) Os inspetores do Estado de bandeira são as pessoas autorizadas pelas autoridades competentes dos Estados-Membros a vistoriar e certificar navios. Esse pessoal pode ser assistido por outro pessoal, por exemplo o pessoal que inspeciona instalações de rádio. No entanto, esse pessoal não deverá incluir técnicos envolvidos na manutenção de meios de salvação ou inspetores que não participem diretamente na vistoria da frota de navios mercantes.
- (3-D) A secção 22 do Código III estabelece que o Estado de bandeira deverá tomar todas as medidas necessárias para garantir o cumprimento das regras e normas internacionais pelos navios autorizados a arvorar a sua bandeira e pelas entidades e pessoas sob a sua jurisdição, de modo a garantir o cumprimento das suas obrigações internacionais. Em especial, a secção 22.2 refere as inspeções destinadas a verificar se o estado real do navio e a sua tripulação estão conformes com os certificados que apresentam. A periodicidade dessas inspeções deverá ser estabelecida pelos Estados-Membros, quer recorrendo a uma abordagem baseada no risco, quer utilizando os seus próprios procedimentos e instruções, incluindo critérios quantitativos ou qualitativos. As inspeções dos Estados de bandeira a que se refere a presente diretiva deverão ter por objetivo assegurar o cumprimento do Código III e não o cumprimento da legislação da União decorrente das convenções da OMI.
- (4) Uma vez que a Resolução A.948(23) da OMI foi revogada pela Resolução A.1156(32) da OMI, é necessário que os Estados-Membros apliquem, em relação aos navios que arvoram a sua bandeira, os requisitos harmonizados para a certificação e a vistoria pelo Estado de bandeira previstos nos procedimentos e diretrizes pertinentes anexados à Resolução A.1156(32) da OMI, que estabelece diretrizes de inspeção no quadro do sistema harmonizado de inspeção e certificação. Os inspetores do Estado de bandeira deverão respeitar os anexos das diretrizes de vistoria, na medida em que tal seja considerado necessário.
- (5) A nível internacional, a responsabilidade pela investigação de acidentes marítimos incumbe ao Estado de bandeira, ao passo que, a nível da União, os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes marítimos, tais como a independência dos órgãos de investigação dos Estados-Membros, são regulados pela Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁸. A presente diretiva não deverá afetar a Diretiva 2009/18/CE.
- (6) (suprimido).

⁸ Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo e que altera as Diretivas 1999/35/CE do Conselho e 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 131 de 28.5.2009, p. 114).

- (7) As administrações dos Estados-Membros deverão poder contar com recursos adequados para o cumprimento das respetivas obrigações de Estado de bandeira, de acordo com a dimensão e o tipo da sua frota e com base nos requisitos da OMI sobre essa matéria. Os critérios mínimos e os objetivos de inspeção relacionados com esses recursos deverão ser estabelecidos com base na experiência prática dos Estados-Membros, incluindo a utilização de inspetores não exclusivos, em conformidade com o Código de Aplicação dos Instrumentos da OMI (A.1070(28)) (Código III da OMI).
- (7-A) Sem prejuízo da legislação nacional aplicável, os Estados-Membros podem autorizar que os inspetores do Estado de bandeira e os inspetores que trabalhem exclusivamente para a autoridade competente de um Estado-Membro possam realizar outros trabalhos, tais como atividades científicas ou académicas, desde que tal não dê origem a conflitos de interesses nem impeça a sua independência.
- (8) (suprimido).
- (9) (suprimido).
- (10) (suprimido).
- (11) A criação e o desenvolvimento de uma base de dados que forneça informações essenciais, em formato eletrónico, sobre os navios que arvoram bandeira de um Estado-Membro e que garanta a possibilidade de emissão de certificados eletrónicos deverão contribuir para um intercâmbio de informações reforçado entre os Estados-Membros. O desenvolvimento de uma base de dados comum e uniforme para a emissão de certificados eletrónicos, incluindo os instrumentos de verificação da validade desses certificados, facilitaria e contribuiria para um avanço tangível no sentido da digitalização marítima na União. Apoiaria as necessidades operacionais dos seus participantes, em especial os Estados-Membros que não tenham tido condições para desenvolver os seus próprios sistemas de certificados eletrónicos, e contribuiria também para uma utilização mais eficiente dos recursos disponíveis, já de si limitados.
- (12) Para efeitos de monitorização, é conveniente que as informações essenciais, como os dados do navio, o proprietário registado e os dados relativos aos certificados do navio, estejam à disposição de todas as autoridades envolvidas e da Comissão.

- (13) Os Estados-Membros deverão continuar a demonstrar a conformidade com os instrumentos obrigatórios da OMI, como requer a versão atualizada da Resolução A.1067 (28) sobre o enquadramento e procedimento do sistema de auditoria dos Estados-Membros da OMI, adotada pela Assembleia da OMI em 4 de dezembro de 2013.
- (14) (suprimido)
- (15) A fim de reforçar a qualidade dos navios de bandeira e garantir condições equitativas entre as administrações marítimas dos Estados-Membros, a certificação da qualidade dos procedimentos administrativos, incluída no sistema de gestão da qualidade em conformidade com as normas ISO ou equivalentes, deverá abranger os aspetos operacionais da administração marítima relacionados com a vistoria, inspeção, auditoria, verificação e certificação sob a responsabilidade do Estado-Membro enquanto Estado de bandeira. Além disso, deverão ser clarificadas todas as atividades pertinentes, incluindo as responsabilidades, a autoridade, a inter-relação e os meios de informação e comunicação de todo o pessoal do Estado de bandeira que efetua vistorias ou inspeções ou nelas participa, bem como de outro pessoal de assistência à realização de inspeções, não exclusivamente empregado pela autoridade competente do Estado-Membro, e que pode prestar assistência à realização de inspeções que não sejam vistorias obrigatórias ou inspeções do Estado de bandeira. O sistema de gestão da qualidade deverá assegurar que as tarefas atribuídas às organizações reconhecidas no âmbito da presente diretiva respeitem as instruções do Estado de bandeira e deverá incluir as correspondentes medidas de controlo necessárias. A fim de assegurar a sua independência, os Estados-Membros deverão tomar as medidas adequadas para evitar conflitos de interesses do pessoal em relação ao trabalho que é chamado a realizar.
- (16) (suprimido).
- (17) (suprimido).
- (18) (suprimido).
- (19) (suprimido).

- (20) Importa adotar as medidas necessárias à execução da presente diretiva no que respeita à base de dados de informações sobre os navios. A fim de assegurar condições uniformes para a execução da Diretiva 2009/21/CE, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho⁹.
- (20-A) A Comissão deverá explorar a possibilidade de criar um fórum que reúna os peritos dos Estados-Membros que se ocupam de questões relacionadas com o Estado de bandeira, bem como outras partes interessadas, se necessário, para trocarem regularmente informações e boas práticas e elaborarem orientações sobre questões como os procedimentos de inspeção dos navios, os recursos para a formação dos inspetores, os critérios baseados no risco que possam ser utilizados para melhorar a eficácia das inspeções, o eventual desenvolvimento de um sistema de desempenho comum harmonizado, os critérios de análise do desempenho do Estado de bandeira com vista a identificar as melhores práticas e quaisquer outras questões relevantes para a aplicação da presente diretiva.
- (20-B) A fim de evitar um ónus administrativo desproporcionado para os Estados-Membros que não tenham navios que arvorem a sua bandeira abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva, esses Estados-Membros, desde que esta condição esteja preenchida, não deverão ser obrigados a transpor a presente diretiva.
- (21) (suprimido).
- (22) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva, a saber, reforçar a segurança marítima e prevenir a poluição causada pelos navios, não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à dimensão ou 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.

⁹ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

(23) A Diretiva 2009/21/CE deverá, por conseguinte, ser alterada,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Alteração da Diretiva 2009/21/CE

A Diretiva 2009/21/CE é alterada do seguinte modo:

-1) No artigo 1.º, n.º 1, as alíneas a) e b) passam a ter a seguinte redação:

- "a) Garantir que os Estados-Membros cumpram de forma eficaz e coerente as suas responsabilidades e obrigações enquanto Estados de bandeira; e
- b) Reforçar a segurança e prevenir a poluição causada pelos navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro.";

0) O artigo 2.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

A presente diretiva aplica-se à administração do Estado de bandeira que o navio arvora, no caso dos navios sujeitos a certificação e que efetuam viagens internacionais.";

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

-a) a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

- "a) "Navio", um navio ou uma embarcação que arvore a bandeira de um Estado-Membro abrangido pelas convenções aplicáveis da OMI no âmbito do Código III e em relação ao qual seja exigido um certificado;"

- a) A alínea e) passa a ter a seguinte redação:
- "e) "Auditoria da OMI", uma auditoria realizada em conformidade com as disposições da Resolução A 1067(28) ("Enquadramento e procedimento da auditoria dos Estados membros da OMI"), na sua versão atualizada, adotada pela Organização Marítima Internacional (OMI);";
- b) São aditadas as seguintes alíneas:
- "f) "Convenções", as convenções, com os respetivos protocolos e alterações que tornam obrigatória a utilização do Código III, e os códigos conexos com carácter obrigatório, na sua versão atualizada;
- g) "Código III", a parte 2 da Resolução A.1070(28) ("Código de Aplicação dos Instrumentos da OMI"), adotada pela Organização Marítima Internacional (OMI), com exceção dos pontos 16, 18, 19, 20, 21, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 39, 40 e 41 na sua versão atualizada;
- h) "Inspetor do Estado de bandeira (vistorias)", um funcionário do setor público, devidamente autorizado pela autoridade competente de um Estado-Membro e trabalhando exclusivamente para a mesma, responsável pelas vistorias, verificações e auditorias a navios e companhias abrangidas pelos instrumentos internacionais obrigatórios pertinentes ou que efetua tais vistorias, verificações e auditorias e que cumpre o requisito de independência especificado no artigo 8.º, n.º 1;
- i) "Inspetor do Estado de bandeira",
- i) um funcionário do setor público, que trabalha exclusivamente para a autoridade competente de um Estado-Membro e por ela devidamente autorizado, ou
- ii) uma pessoa que não tenha um vínculo laboral exclusivo com a autoridade competente de um Estado-Membro, e por ela devidamente autorizada, numa base *ad hoc* ou no âmbito de uma relação contratual com essa autoridade competente,
- que possa realizar inspeções do Estado de bandeira, e que cumpra os requisitos de qualificação e independência estabelecidos no artigo 8.º, n.º 1;

- j) "Outro pessoal de assistência à realização de vistorias", as pessoas devidamente autorizadas pela autoridade competente do Estado-Membro ou por uma organização reconhecida que aja em seu nome, que podem assistir os inspetores do Estado de bandeira na realização de vistorias, conforme especificado pela autoridade competente, e que cumprem os critérios de comunicação, qualificação e independência estabelecidos no artigo 8.º, n.º 1;
- k) "Inspeção do Estado de bandeira", uma inspeção, não conducente a certificação, realizada com o objetivo de verificar se o estado real do navio e a sua tripulação estão conformes com os certificados que apresentam; caso não seja efetuada a bordo, a inspeção deve assegurar um nível de segurança e de garantia idêntico ao das inspeções no local;
- j) "HSSC", a Resolução A. 1156(32), Diretrizes de Vistoria do Sistema Harmonizado de Vistoria e Certificação, 2021, na sua versão atualizada, adotada pela Organização Marítima Internacional (OMI);";

2) No artigo 4.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

"1. Antes de autorizar a operação de um navio ao qual tenha sido concedido o direito de arvorar a sua bandeira, o Estado-Membro em causa toma as medidas que considerar adequadas para se certificar de que o navio em causa respeita as regras e normas internacionais aplicáveis. Essas medidas podem ser tomadas por uma organização reconhecida, que atue em nome do Estado-Membro, quando devidamente autorizada pela autoridade competente. Em especial, o Estado-Membro deve verificar os registos de segurança do navio utilizando, quando disponíveis, os relatórios de inspeção e os certificados constantes da sua própria base de dados ou, se for o caso, da base de dados de informações sobre os navios referida no artigo 6.º-A, caso o Estado-Membro tenha optado por ela. Se necessário, deve consultar o Estado de bandeira anterior para determinar se as eventuais anomalias ou questões de segurança por ele identificadas continuam por resolver.";

3) São inseridos os seguintes artigos:

"Artigo 4.º-A

Segurança de navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro

1. No que respeita ao transporte marítimo internacional, os Estados-Membros aplicam integralmente as disposições obrigatórias relativas ao Estado de bandeira estabelecidas nas convenções, de acordo com as condições nelas estabelecidas e em relação aos navios nelas referidos.
2. Os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para garantir que os navios autorizados a arvorar a sua bandeira cumpram as regras, regulamentos e normas internacionais relacionados com as convenções. Além disso, os Estados-Membros devem tomar as seguintes medidas:
 - a) (suprimido);
 - b) Garantir que os navios autorizados a arvorar a sua bandeira tenham sido vistoriados de acordo com as diretrizes de vistoria do Sistema Harmonizado de Vistoria e Certificação (HSSC) e seguindo os seus anexos na medida do que for considerado necessário;
 - b-A) Garantir que os inspetores contratados por uma organização reconhecida possam desempenhar as mesmas funções que os inspetores do Estado de bandeira, quando autorizados para tal pela autoridade competente do Estado-Membro; e
 - c) Realizar inspeções do Estado de bandeira, com o objetivo de verificar se o estado real do navio se encontra em conformidade com os certificados que apresenta; essas inspeções podem ser realizadas utilizando uma abordagem baseada no risco, que pode incluir os seguintes critérios:
 - i) registos de anomalias e não conformidades detetadas em vistorias, auditorias e verificações obrigatórias, levadas a cabo pelo Estado de bandeira,
 - ii) relatos de acidentes muito graves,
 - iii) navios que tenham sido imobilizados ou objeto de um aviso de proibição de operação por parte de uma autoridade competente do Estado do porto,

- iv) navios que excedam um rácio de anomalias estabelecido por cada Estado-Membro no âmbito de inspeções pelo Estado do porto;
- v) registos de anomalias detetadas em inspeções efetuadas nos termos da legislação nacional, conforme considerado adequado por cada Estado-Membro [...].

Os Estados-Membros podem afastar-se da abordagem baseada no risco e efetuar inspeções do Estado de bandeira recorrendo aos seus próprios procedimentos, instruções e informações pertinentes, em conformidade com o Código III.

3. Os Estados-Membros asseguram que quaisquer anomalias confirmadas ou detetadas pelas inspeções efetuadas nos termos do n.º 2, alínea c), sejam corrigidas dentro de um prazo adequado, conforme determinado pelo Estado de bandeira.
4. Uma vez concluída a inspeção do Estado de bandeira, o inspetor do Estado de bandeira elabora um relatório sobre o resultado dessa inspeção.

Artigo 4.º-B

Requisitos de segurança e de prevenção da poluição

1. Cada Estado-Membro deve garantir que a sua administração dispõe de recursos adequados, próprios ou delegados, de acordo com a dimensão e o tipo da sua frota e no que respeita à aplicação dos processos administrativos, procedimentos e recursos necessários, em particular para cumprir as obrigações previstas no artigo 4.º-A e nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo.
2. Cada Estado-Membro assegura a supervisão das atividades dos inspetores (incl. vistorias) do Estado de bandeira, de outro pessoal de assistência à realização de vistorias e das organizações reconhecidas.
3. Cada Estado-Membro desenvolve ou mantém uma capacidade de avaliação do desenho dos navios e de tomada de decisões técnicas, seja essa capacidade própria ou delegada, de acordo com a dimensão e o tipo da sua frota.
4. (suprimido).

Artigo 4.º-C

Formação e desenvolvimento das capacidades

1. O pessoal responsável pelas vistorias, inspeções, auditorias e verificações dos navios e companhias, ou que as efetua, deve receber formação relevante para as atividades específicas que desempenha.

2. Os Estados-Membros podem desenvolver um regime de reforço das capacidades dos seus inspetores (incl. vistorias) do Estado de bandeira e mantê-lo atualizado, tendo em conta as novas obrigações ou obrigações adicionais decorrentes das convenções e instrumentos referidos no Código III.";

4) O artigo 5.º é alterado do seguinte modo:

a) O parágrafo único passa a n.º 1.

b) É aditado o seguinte n.º 2:

"2. Os Estados-Membros desenvolvem e aplicam um programa adequado de controlo e monitorização, a fim de dar uma resposta atempada às situações previstas no n.º 1.";

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

"Artigo 6.º

Informação e intercâmbio eletrónicos

1. Os Estados-Membros asseguram que pelo menos as seguintes informações sobre os navios que arvoram a sua bandeira sejam disponibilizadas em formato eletrónico:
 - a) Identificação do navio (nome, número OMI, etc.);
 - b) Data de validade dos certificados oficiais (completos ou provisórios);
 - c) Identificação das organizações reconhecidas envolvidas na certificação do navio;
 - d) (suprimido);
 - e) (suprimido);
 - f) Identificação dos navios que tenham deixado de arvorar a bandeira do Estado-Membro em causa nos últimos 12 meses;
 - g) (suprimido).
2. (suprimido);

6) É inserido o seguinte artigo:

"Artigo 6.º-A

Base de dados de informações sobre os navios

1. A Comissão desenvolve, mantém e atualiza uma base de dados de informações sobre os navios que contenha as informações referidas no artigo 6.º e que preste serviços aos Estados-Membros no que respeita à emissão e ao controlo de certificados eletrónicos. Os Estados-Membros podem ligar-se a essa base de dados. Essa base de dados pode basear-se na base de dados a que se refere o artigo 24.º da Diretiva 2009/16/CE e ter funcionalidades semelhantes a esta última.

2. Sem prejuízo dos requisitos nacionais em matéria de proteção de dados, os Estados-Membros que optem por utilizar a base de dados de informações sobre os navios:

- a) Comunicam as informações constantes do artigo 6.º; e
- b) Podem transferir para a base de dados de informações sobre os navios informações relativas às inspeções efetuadas em conformidade com a presente diretiva, incluindo informações sobre anomalias e certificados; e
- c) Podem utilizar esta base de dados para emitir, assinar, autenticar, prorrogar e retirar certificados eletrónicos relativos aos seus navios,

assegurando a compatibilidade e a interoperabilidade das informações.

2-A. Os Estados-Membros podem utilizar as suas próprias bases de dados para recolher as informações referidas no artigo 6.º. Essas informações são comunicadas à Comissão pelo menos uma vez por ano. A Comissão integra os dados na base de dados de informações sobre os navios.

3. A Comissão assegura que a base de dados de informações sobre os navios permita extrair dados pertinentes relativos à aplicação da presente diretiva com base nos dados das inspeções fornecidos pelos Estados-Membros.

4. Os Estados-Membros que optem por utilizar a base de dados têm acesso a todas as informações registadas na base de dados de informações sobre os navios referida no n.º 1 do presente artigo e no sistema de inspeções previsto na Diretiva 2009/16/CE. Nenhuma disposição da presente diretiva obsta à partilha de tais informações entre as autoridades competentes pertinentes dos Estados-Membros e entre estes, com a Comissão ou com a Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA), criada pelo Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰.

5. Os Estados-Membros que optem por utilizar a base de dados asseguram que a data de validade dos certificados oficiais referidos no artigo 6.º, n.º 1, alínea b), seja transmitida eletronicamente para a base de dados de informações sobre os navios referida no n.º 1 do presente artigo, utilizando as especificações funcionais e técnicas para a interface eletrónica de comunicação harmonizada prevista no artigo 24.º-A da Diretiva 2009/16/CE.

5-A. A Comissão adota atos de execução para definir o funcionamento e as capacidades da base de dados a que se refere o artigo 6.º-A, n.º 2, alínea a). Os Estados-Membros que comuniquem dados nos termos do n.º 2-A do presente artigo têm acesso às informações da base de dados comunicadas nos termos do artigo 6.º-A, n.º 2, alínea a), nas condições definidas nesses atos de execução. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 10.º, n.º 2.";

¹⁰ Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima (JO L 208 de 5.8.2002, p. 1).

- 7) O artigo 7.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 7.º

Monitorização do cumprimento e do desempenho dos Estados-Membros

1. Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para se submeterem à auditoria da OMI à sua administração de acordo com o ciclo adotado pela OMI.
2. (suprimido).
3. A fim de garantir a aplicação eficaz da presente diretiva e monitorizar o funcionamento geral do cumprimento, pelo Estado de bandeira, dos deveres legais que incumbem à sua administração por força da presente diretiva, a Comissão recolhe as informações necessárias aquando das visitas aos Estados-Membros.";

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

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

"Cada Estado-Membro aplica e mantém um sistema de gestão da qualidade que abranja os aspetos operacionais das atividades da sua administração relacionadas com o Estado de bandeira. Esse sistema de gestão da qualidade deve ser certificado de acordo com as normas de qualidade aplicáveis a nível internacional, como as normas ISO 9001.

O sistema de gestão da qualidade deve incluir a definição das responsabilidades, da autoridade e das inter-relações do pessoal que efetua vistorias, inspeções, auditorias e verificações e o pessoal do Estado de bandeira que gere, executa e verifica o trabalho relacionado com as obrigações do Estado de bandeira decorrentes das convenções e que afeta essas obrigações. Tais responsabilidades devem ser documentadas, especificando o tipo e o âmbito do trabalho de inspeção que também pode ser realizado por inspetores do Estado de bandeira sem um vínculo laboral exclusivo, e como esse pessoal deve comunicar e apresentar relatórios. O sistema de gestão da qualidade deve indicar as tarefas que podem ser executadas por outro pessoal de assistência à realização de vistorias.

Cada Estado-Membro assegura que os inspetores do Estado de bandeira sem um vínculo laboral exclusivo e o outro pessoal de assistência à realização de vistorias tenham habilitações académicas, formação e supervisão proporcionais às tarefas que estão autorizados a executar e possam aplicar as instruções, os procedimentos e os critérios do Estado de bandeira.

Os Estados-Membros tomam medidas adequadas para evitar conflitos de interesses de todo o pessoal que efetue vistorias, verificações ou inspeções e no que respeita à independência em relação ao trabalho a realizar.

Três anos após a data de transposição da presente diretiva, o sistema de gestão da qualidade deverá abranger os aspetos relacionados com o presente artigo.";

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

"Os Estados-Membros que figurem na lista de baixo desempenho, publicada no relatório anual mais recente do Memorando de Acordo de Paris sobre o controlo dos navios pelo Estado do porto (a seguir designado "MA de Paris"), enviam à Comissão, no prazo de quatro meses após a publicação do referido relatório, um relatório sobre o desempenho do seu Estado de bandeira.

O relatório identifica e analisa as principais razões que conduziram às detenções e às deficiências que levaram à inclusão na lista de baixo desempenho.";

b) (suprimido).

9) O artigo 9.º é suprimido.

10) (suprimido).

11) O artigo 10.º passa a ter a seguinte redação:

"Artigo 10.º

Procedimento de Comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS), instituído pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.";

12) (suprimido).

13) (suprimido).

13-A) Ao artigo 11.º, é aditado o seguinte número:

"3. Em derrogação do primeiro parágrafo do n.º 1, os Estados-Membros que não tenham navios que arvorem a sua bandeira abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva podem derrogar da obrigação de transpor e aplicar a presente diretiva, desde que a condição supramencionada esteja preenchida. Qualquer Estado-Membro que tencione recorrer a essa derrogação notifica a Comissão até *[data de transposição]*. Qualquer alteração subsequente é também comunicada à Comissão.

Esses Estados-Membros não podem autorizar os navios abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva a arvorar a sua bandeira nem registá-los no seu registo nacional até terem transposto e aplicado a presente diretiva."

14) (suprimido)

Artigo 2.º

Transposição

Os Estados-Membros adotam e publicam, até... [*Serviço das Publicações: inserir uma data: quatro anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa*] as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva. Do facto informam imediatamente a Comissão.

As disposições adotadas pelos Estados-Membros devem fazer referência à presente diretiva ou devem ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente diretiva.

Feito em ..., em ...

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente / A Presidente

Pelo Conselho

O Presidente / A Presidente