Jornal Oficial
da União Europeia

PT
Série L

2024/3099

16.12.2024

DIRETIVA (UE) 2024/3099 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 27 de novembro de 2024

que altera a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu [1],

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário [2],

Considerando o seguinte:

(1) A Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho [3] estabelece regras relativas ao regime de inspeções pelo Estado do porto, segundo o qual os navios elegíveis que fazem escala nos portos da União são inspecionados para verificar se a competência da tripulação a bordo e o estado do navio e do seu equipamento cumprem as prescrições das convenções internacionais sobre a segurança da vida humana no mar, a proteção do meio marinho e as condições de vida e de trabalho nos navios de todos os Estados de bandeira.

(2) A Diretiva 2009/16/CE baseia-se no acordo voluntário preexistente do Memorando de Acordo de Paris para a inspeção de navios pelo Estado do porto, assinado em 26 de janeiro de 1982 («MA de Paris»), e nas noções de partilha dos encargos de inspeção, de seleção de navios para inspeção com base no risco, de inspeções harmonizadas e de partilha dos resultados das inspeções.

(3) Desde a entrada em vigor da Diretiva 2009/16/CE, verificaram-se alterações no quadro regulamentar internacional, em particular no MA de Paris e na Organização Marítima Internacional (OMI), e desenvolvimentos tecnológicos. Importa ter em conta essas alterações, bem como a experiência adquirida com a aplicação da Diretiva 2009/16/CE.

(4) Desde 2011, foram ratificadas pelos Estados-Membros e entraram em vigor várias convenções internacionais. Trata-se da Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios («Convenção das Águas de Lastro»), adotada em 13 de fevereiro de 2004, e da Convenção Internacional de Nairóbi sobre a Remoção dos Destroços («Convenção de Nairóbi»), adotada em 18 de maio de 2007.Por conseguinte, essas convenções internacionais deverão ser incluídas na lista das convenções abrangidas pela Diretiva 2009/16/CE, para que possam ser aplicadas no âmbito do regime de inspeção de navios pelo Estado do porto.

(5) A fim de permitir um regime atualizado e harmonizado de inspeção de navios pelo Estado do porto, é necessário dispor de uma forma mais rápida de atualizar a lista das convenções internacionais aplicadas pela inspeção de navios pelo Estado do porto sem necessidade de alterar a Diretiva 2009/16/CE no seu conjunto. Por conseguinte, logo que seja atingido um nível de ratificação acordado relativamente a uma convenção internacional, desencadeando assim a sua entrada em vigor, e na sequência da sua adoção pelos Estados signatários do MA de Paris como instrumento relevante, a lista de convenções a que se refere a Diretiva 2009/16/CE deverá ser atualizada pela Comissão.

[1] JO C, C/2023/876, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj.
[2] Posição do Parlamento Europeu de 10 de abril de 2024 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 18 de novembro de 2024.
[3] Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto (JO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

(6) A Convenção Internacional de Hong Kong para a Reciclagem Segura e Ecológica dos Navios, adotada em 15 de maio de 2009 (a «Convenção de Hong Kong»), entrará em vigor em 26 de junho de 2025. A Diretiva 2009/16/CE deverá, por conseguinte, prever a aplicação dessa Convenção.

(7) Os acordos e convenções internacionais no domínio da pesca, como o Acordo da Cidade do Cabo, de 2012, sobre a aplicação das disposições do Protocolo de 1993 relativo à Convenção Internacional de Torremolinos para a Segurança das Embarcações de Pesca, de 1977 («Acordo da Cidade do Cabo»), a Convenção n.º 188 da Organização Internacional do Trabalho sobre o Trabalho no Setor das Pescas, de 2007, e a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos dos Navios de Pesca, de 1995, podem melhorar a segurança dos navios de pesca e as condições de trabalho e de vida dos pescadores a bordo e criar condições de concorrência internacionais mais equitativas nesse setor.

(8) Devido à sua pequena dimensão, a maioria dos navios de pesca na União opera em águas territoriais e não é suscetível de ser inspecionada em portos estrangeiros. Isso significa que, em geral, apenas os grandes navios de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros – entendendo-se «comprimento» na aceção do Acordo da Cidade do Cabo –, que são também os navios de pesca mais frequentemente sujeitos às convenções internacionais, são suscetíveis de navegar em águas internacionais e fazer escala em portos não situados no país em que estão registados e, por conseguinte, estar sujeitos à inspeção de navios pelo Estado do porto. Dado que a maior parte das convenções internacionais aplicáveis aos navios de pesca de maiores dimensões são diferentes das que são atualmente aplicadas através da inspeção de navios pelo Estado do porto e para evitar efeitos colaterais indesejáveis no atual regime de inspeção de navios pelo Estado do porto, deverá ser criado um sistema paralelo e distinto de inspeção pelo Estado do porto para os navios de pesca.

(9) Contudo, devido aos padrões de pesca, nem todos os Estados-Membros são visitados por esses navios de pesca de maiores dimensões. Por conseguinte, deverá ser criado um sistema voluntário para os Estados-Membros que desejem efetuar essas inspeções e que seja paralelo e distinto do atual regime de inspeção de navios pelo Estado do porto, a fim de proporcionar flexibilidade na forma como as normas são desenvolvidas no âmbito da inspeção de navios pelo Estado do porto. Tal sistema de inspeção, pelo Estado do porto, dos navios de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros pode, pois, ser desenvolvido organicamente pelos Estados-Membros, pelos Estados signatários do MA de Paris e pela Comissão, não devendo tais navios ser incorporados no atual MA de Paris, a fim de reforçar a cooperação em matéria de inspeção pelo Estado do porto nos portos da União que recebem esses navios e reforçar a segurança no setor das pescas, incluindo a saúde e a segurança dos pescadores a bordo. Para o efeito, deverá ser desenvolvido um módulo distinto para a base de dados das inspeções existente. Esse sistema voluntário poderá ajudar os Estados-Membros, no contexto do processo de ratificação do Acordo da Cidade do Cabo, e preparar a sua entrada em vigor, tal como autorizado pela Decisão 2014/195/UE do Conselho ([4]), a fim de estabelecer as mais elevadas normas praticáveis de segurança dos navios de pesca de maiores dimensões.

(10) O mecanismo de repartição equitativa prevê uma distribuição dos encargos de inspeção entre os Estados signatários do MA de Paris. A cada Estado signatário é atribuído um determinado número de inspeções. Esse número representa sua obrigação de inspeção ou «repartição equitativa» a realizar todos os anos. A elegibilidade de um navio para inspeção é determinada principalmente pelo tempo decorrido desde a última inspeção, em conjunção com o perfil de risco do navio, que estabelece os intervalos entre as inspeções e o âmbito das mesmas. Os navios da Prioridade II poderão ser inspecionados, enquanto os navios da Prioridade I terão de ser inspecionados.

(11) Os Estados-Membros deverão ser autorizados a não efetuar um certo número de inspeções «prioritárias» sem afetar o cumprimento da sua obrigação de inspeção. Para alguns Estados-Membros, o número de escalas de navios prioritários que efetivamente fazem escala nos seus portos durante um determinado ano pode ser superior ou inferior à obrigação de inspeção atribuída. Um método alternativo de cumprimento do mecanismo de repartição equitativa para esses Estados-Membros (sobrecarregados ou subcarregados) foi considerado pouco flexível, pelo que é necessário alinhar as disposições em causa com as disposições do MA de Paris.

(12) Os Estados-Membros são igualmente autorizados a adiar as inspeções dos navios em determinadas circunstâncias, desde que o navio seja inspecionado no porto de escala seguinte ou no prazo de 15 dias. Essa possibilidade deverá ser adaptada de modo a poder ser utilizada por todos os Estados-Membros. Certas categorias de navios consideradas de maior risco e, por conseguinte, elegíveis para uma inspeção alargada, tinham de notificar a sua hora prevista de chegada a um porto 72 horas antes da sua chegada. No entanto, após alguns anos, concluiu-se que essa obrigação era demasiado onerosa para os operadores e não acrescentava qualquer valor, uma vez que as autoridades nacionais já dispõem de um acesso mais fácil às informações acerca da hora prevista de chegada na base de dados da THETIS. Assim sendo, o MA de Paris suprimiu a obrigação de notificação prévia à chegada, pelo que a Diretiva 2009/16/CE deverá ser alinhada em conformidade.

([4]) Decisão 2014/195/UE do Conselho, de 17 de fevereiro de 2014, que autoriza os Estados-Membros a assinar, ratificar ou aderir ao Acordo da Cidade do Cabo, de 2012, sobre a aplicação das disposições do Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo à Convenção Internacional de Torremolinos de 1977 para a segurança dos navios de pesca (JO L 106 de 9.4.2014, p. 4).

(13) Em circunstâncias normais, as inspeções dos navios da Prioridade II não são obrigatórias, mas facultativas. No entanto, os Estados-Membros que não recebam um número de escalas de navios elegíveis para inspeção suficiente para cumprirem a sua obrigação anual têm de inspecionar navios da Prioridade II a fim de cumprirem a sua obrigação de inspeção anual. Uma vez que, para esses Estados-Membros, essas inspeções se tornam, na prática, inspeções obrigatórias, poderá ser necessária uma maior flexibilidade para as inspeções dos navios da Prioridade II, especificamente para esses Estados-Membros. Por conseguinte, esses Estados-Membros deverão ter a possibilidade de adiar essas inspeções, desde que justifiquem tal adiamento.

(14) Se uma inspeção não for efetuada devido a circunstâncias extraordinárias e imprevistas que impossibilitem a sua realização, como uma catástrofe natural, pandemia, emergência de saúde pública ou um atentado terrorista, não deverá ser contada como inspeção não efetuada. Essas circunstâncias deverão ser devidamente justificadas e comunicadas à Comissão.

(15) Na última década, e apesar do aumento do número de navios que fazem escala nos portos da União, incluindo o transporte marítimo de curta distância de mercadorias entre os principais portos dos Estados-Membros e portos situados na Europa geográfica ou em países não europeus no Mediterrâneo e no mar Negro, o perfil de segurança dos navios que fazem escala nos portos da União melhorou. As inspeções pelo Estado do porto são cada vez mais utilizadas a fim de fazer cumprir o direito ambiental, nomeadamente no que respeita às emissões de enxofre ou à reciclagem segura e ecológica dos navios. A esse respeito, em consonância com os seus compromissos relacionados com a proteção do meio marinho, a União deverá continuar a exercer a sua liderança num setor regulamentado tanto a nível europeu como internacional. No entanto, o perfil de risco do navio elaborado antes de 2009 continha prioridades diferentes e não está totalmente adaptado para concentrar o esforço de inspeção nos navios com desempenho ambiental inferior. Por conseguinte, o perfil de risco do navio deverá ser atualizado de modo a refletir as questões ambientais, atribuindo maior importância ao desempenho ambiental dos navios.

(16) Após a OMI ter concluído a sua revisão do indicador de intensidade de carbono (CII), a Comissão deverá avaliar a adequação desse CII enquanto parâmetro ambiental utilizado para determinar o perfil de risco de um navio ao abrigo da Diretiva 2009/16/CE e ponderar a apresentação de uma proposta legislativa, se for caso disso.

(17) Em 2019 foi adotada uma nova metodologia, ao abrigo do MA de Paris, que estabelece listas de desempenho elevado, médio e baixo, como alternativa às listas branca, cinzenta e negra de Estados de bandeira. Ao adotar os atos de execução pertinentes, deverá ser prestada especial atenção a essa metodologia que estabelece a categorização dos Estados de bandeira. A aplicação, ao abrigo da presente diretiva, dessa metodologia deverá garantir equidade, em especial no que diz respeito à forma como são tratados os Estados de bandeira com frotas pequenas.

(18) Uma vez que os inspetores do Estado do porto necessitam de tempo para preparar e efetuar as inspeções, é importante prever tempo suficiente. Tal é particularmente relevante no caso das inspeções alargadas e das inspeções de navios ro-ro de passageiros em serviços regulares, nas quais pode ser tida em conta a exploração do navio.

(19) Devido ao âmbito das inspeções alargadas, estas deverão ser realizadas por, pelo menos, dois inspetores do Estado do porto. Quando tal não for possível por razões objetivas, como as especificidades do porto (falta de pessoal, problemas de acessibilidade), seja porque o aviso de chegada não foi feito com a devida antecedência, seja porque a inspeção alargada se torna necessária devido a fatores imprevistos ou prevalecentes, as razões deverão ser devidamente registadas.

(20) A digitalização dos dados constitui um aspeto essencial do progresso tecnológico no domínio da recolha e comunicação de dados, a fim de contribuir para a poupança de custos e a utilização eficaz dos recursos humanos. Atualmente, o número de navios portadores de certificados eletrónicos está a crescer e prevê-se que venha a aumentar. Por conseguinte, a eficácia da inspeção de navios pelo Estado do porto deverá ser reforçada através de uma maior utilização dos certificados eletrónicos, a fim de permitir inspeções mais bem preparadas e centradas nos navios.

(21) A complexidade da inspeção de navios pelo Estado do porto tem vindo a aumentar à medida que são acrescentados novos requisitos de inspeção, quer ao abrigo do direito da União quer pela OMI, como testemunho da estreita interligação entre a saúde, a proteção, a segurança e as considerações sociais. É, pois, necessário assegurar a melhoria de competências e a requalificação dos inspetores do Estado do porto e desenvolver continuamente a sua formação. Isso permitirá que as autoridades competentes dos Estados do porto verifiquem se as convenções internacionais aplicáveis no domínio da segurança e da proteção marítima, da proteção do meio marinho e das condições de vida e de trabalho a bordo são cumpridas nos navios que fazem escala nos seus portos. Ao realizar essas atividades de

controlo, o Estado do porto não interfere com as competências do Estado de bandeira, tal como definidas na Diretiva 2013/54/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([5]).

(22) As administrações dos Estados de bandeira dos Estados-Membros, em conformidade com a Diretiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([6]), são obrigadas a ter um sistema de gestão da qualidade, a fim de ajudar os Estados-Membros a melhorar o seu desempenho como Estados de bandeira e garantir condições equitativas entre as administrações. Um requisito semelhante para as administrações encarregues da inspeção pelo Estado do porto deverá permitir que os Estados-Membros certifiquem que a organização dessas administrações, bem como as suas políticas, processos, recursos e documentação, são adequados para alcançar os objetivos da presente diretiva. A fim de assegurar que os Estados-Membros dispõem de tempo suficiente para aplicar esse requisito, a certificação desse sistema de gestão da qualidade deverá ser alinhada com o intervalo de auditoria habitual para o sistema já existente ao abrigo da Diretiva 2009/21/CE.

(23) Para permitir que a aplicação da Diretiva 2009/16/CE seja atualizada, a fim de possibilitar que os Estados-Membros cumpram as suas obrigações ao abrigo do direito internacional em conformidade com essa diretiva, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à atualização das convenções abrangidas pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2009/16/CE e à alteração da lista de procedimentos e orientações para a inspeção de navios pelo Estado do porto adotada ao abrigo do MA de Paris. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor ([7]). 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.

(24) A fim de assegurar condições uniformes para a aplicação das disposições da Diretiva 2009/16/CE no que respeita à lista das convenções abrangidas pelo seu âmbito de aplicação, às condições de aplicação do anexo VII relativo às inspeções alargadas, ao conjunto uniforme de orientações e procedimentos de segurança e proteção, bem como aos requisitos aplicáveis aos certificados eletrónicos, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ([8]).

(25) Tendo em conta o ciclo completo de visitas realizadas pela Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA) aos Estados-Membros para acompanhar a aplicação da Diretiva 2009/16/CE, a Comissão deverá avaliar pela primeira vez a aplicação dessa diretiva o mais tardar cinco anos após a data de transposição da presente diretiva modificativa e apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a mesma avaliação. Os Estados-Membros deverão cooperar com a Comissão para recolher todas as informações necessárias a essa avaliação. As avaliações subsequentes deverão ter lugar de cinco em cinco anos.

(26) Atendendo a que os objetivos da presente diretiva não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, devido ao caráter internacional do transporte marítimo, mas podem, devido aos efeitos de rede da ação conjunta dos Estados-Membros, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente diretiva não excede o necessário para alcançar esses objetivos.

(27) A fim de não impor encargos administrativos desproporcionados aos Estados-Membros sem litoral, uma regra de minimis deverá permitir que esses Estados-Membros derroguem da obrigação de transpor e aplicar a presente diretiva, desde que cumpram determinados critérios.

(28) Por conseguinte, a Diretiva 2009/16/CE deverá ser alterada em conformidade,

([5]) Diretiva 2013/54/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativa a certas responsabilidades do Estado de bandeira no cumprimento e aplicação da Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006 (JO L 329 de 10.12.2013, p. 1).
([6]) Diretiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira (JO L 131 de 28.5.2009, p. 132).
([7]) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.
([8]) 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).

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Alteração da Diretiva 2009/16/CE

A Diretiva 2009/16/CE é alterada do seguinte modo:

1) O artigo 2.º, primeiro parágrafo, é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 1 é alterado do seguinte modo:

i) a alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) A Convenção internacional sobre normas de formação, de certificação e de serviço de quartos para os marítimos de 1978 ("Convenção STCW");»,

ii) são aditadas as seguintes alíneas:

«l) A Convenção Internacional para o Controlo e Gestão das Águas de Lastro e Sedimentos dos Navios de 2004 ("Convenção das Águas de Lastro");

m) A Convenção Internacional de Nairóbi sobre a Remoção dos Destroços de 2007 ("Convenção de Nairóbi");

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

b) O ponto 3 é suprimido;

c) É inserido o seguinte ponto:

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

d) Os pontos 11, 12 e 13 passam a ter a seguinte redação:

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

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

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

e) O ponto 20 passa a ter a seguinte redação:

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

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

a) Os n.ºs 3 e 4 passam a ter a seguinte redação:

«3. Na inspeção de navios que arvorem a bandeira de um Estado que não seja parte numa convenção, os Estados-Membros asseguram que o tratamento dado a esses navios e às suas tripulações não seja mais favorável do que o reservado aos navios que arvorem bandeira de um Estado que seja parte nessa convenção. Esses navios são submetidos a uma inspeção aprofundada, segundo os procedimentos estabelecidos ao abrigo do MA de Paris. No entanto, um navio que arvore a bandeira de um Estado que não seja parte na CLC 92, na Convenção Bancas

de 2001 ou na Convenção de Nairóbi não é automaticamente submetido a uma inspeção aprofundada se dispuser do certificado pertinente, emitido por um Estado parte nessas convenções, e se o inspetor que efetua a inspeção decidir que uma inspeção aprofundada é desnecessária. Essa decisão e os motivos que a justificam são registados na base de dados das inspeções.

4. São excluídos do âmbito de aplicação da presente diretiva os navios de pesca de comprimento inferior a 24 metros, os navios de guerra, as unidades auxiliares da marinha de guerra, os navios de madeira de construção primitiva, os navios do Estado de caráter não comercial e as embarcações de recreio não utilizadas com fins comerciais. Para efeitos da presente diretiva, o comprimento de um navio de pesca é determinado em conformidade com o Acordo da Cidade do Cabo, de 2012, sobre a aplicação das disposições do Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo à Convenção Internacional de Torremolinos de 1977 para a segurança dos navios de pesca.»;

b) É inserido o seguinte número:

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

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

«2-A. As inspeções de navios efetuadas por um Estado-Membro que excedam em 20 % ou mais a obrigação de inspeção anual desse Estado-Membro não são tidas em conta no cálculo das obrigações de inspeção anuais das partes no MA de Paris.»;

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

«*Artigo 6.º*

Disposições pormenorizadas relativas ao cumprimento da obrigação de inspeção

1. Considera-se que o Estado-Membro que não efetue as inspeções exigidas nos termos do artigo 5.º, n.º 2, alínea a), cumpre, ainda assim, essa obrigação se as inspeções não efetuadas não excederem 10 % do número total de navios da Prioridade I que fazem escala nos seus portos e ancoradouros, independentemente do seu perfil de risco.

2. Não obstante a percentagem de inspeções não efetuadas indicada no n.º 1, os Estados-Membros dão prioridade à inspeção dos navios que, de acordo com as informações fornecidas pela base de dados das inspeções, raramente fazem escala nos portos da União.

3. Não obstante a percentagem de inspeções não efetuadas indicada no n.º 1, para os navios da Prioridade I que façam escala em ancoradouros, os Estados-Membros dão prioridade à inspeção dos navios com um perfil de alto risco que, de acordo com as informações fornecidas pela base de dados das inspeções, raramente fazem escala nos portos da União.»;

5) No artigo 7.º, o título e os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:

«*Artigo 7.º*

Disposições pormenorizadas relativas a uma obrigação de inspeção equilibrada em toda a União

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

2. Considera-se que o Estado-Membro, no qual o número total de escalas dos navios da Prioridade I e da Prioridade II seja inferior a 150 % da quota-parte de inspeções referida no artigo 5.º, n.º 2, alínea b), cumpre, ainda assim, a sua obrigação de inspeção anual se efetuar inspeções a dois terços dos navios da Prioridade I e da Prioridade II do número total de navios da Prioridade I e da Prioridade II que fazem escala nos seus portos e ancoradouros.»;

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

a) Os n.ºs 1, 2 e 3 passam a ter a seguinte redação:

«1. Um Estado-Membro pode decidir adiar a inspeção de um navio da Prioridade I ou da Prioridade II em qualquer uma das seguintes circunstâncias:

a) Se a inspeção puder ser efetuada numa qualquer escala subsequente do navio no mesmo Estado-Membro no prazo de 15 dias a contar da hora exata da partida, desde que entretanto o navio não faça escala em qualquer outro porto da União ou da região do MA de Paris, exceto em portos do Estado de bandeira do navio;

b) Se a inspeção puder ser efetuada noutro porto de escala da União ou da região do MA de Paris no prazo de 15 dias a contar da hora exata da partida, desde que o Estado em que se situa esse porto de escala tenha concordado antecipadamente em efetuar a inspeção; ou

c) Se a inspeção de um navio, incluindo navios ro-ro de passageiros ou embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares, puder ser efetuada no mesmo porto de escala no prazo de 15 dias a contar da hora exata da partida.

Sempre que um Estado-Membro decida adiar uma inspeção nos termos do primeiro parágrafo, essa inspeção adiada não conta para efeitos do cumprimento, por esse Estado-Membro, da sua obrigação de inspeção anual a que se referem os artigos 6.º e 7.º se a inspeção adiada for registada como tal na base de dados das inspeções.

2. Quando uma inspeção de navios da Prioridade I ou da Prioridade II não é efetuada por motivos operacionais, não é contada como inspeção não efetuada, desde que o motivo da não realização da inspeção seja registado na base de dados das inspeções e caso se verifique qualquer uma das seguintes circunstâncias excecionais:

a) Se a autoridade competente considerar que a inspeção comporta um risco para a segurança dos inspetores, do navio ou da sua tripulação, ou para o porto ou para o meio marinho;

b) Se a escala do navio no porto ocorrer apenas durante o período noturno; ou

c) Se a duração da escala do navio for demasiado curta para a inspeção ser efetuada satisfatoriamente.

Sempre que se verifiquem as circunstâncias previstas na alínea b), os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que os navios que fazem regularmente escalas durante o período noturno sejam inspecionados conforme apropriado.

3. Se uma inspeção não for efetuada a um navio num ancoradouro, não é contada como inspeção não efetuada se:

a) O navio for inspecionado no prazo de 15 dias a contar da hora exata da partida noutro porto ou ancoradouro da União ou da região do MA de Paris em conformidade com o anexo I;

b) A escala do navio no porto ocorrer apenas durante o período noturno, ou se a duração da escala for demasiado curta para a inspeção ser efetuada satisfatoriamente, e se o motivo da não realização da inspeção for registado na base de dados das inspeções; ou

c) A autoridade competente considerar que a inspeção comporta um risco para a segurança dos inspetores, do navio ou da sua tripulação, ou para o porto ou para o meio marinho, e se o motivo da não realização da inspeção for registado na base de dados das inspeções.»;

b) É aditado o seguinte número:

«4. Se uma inspeção não for efetuada devido a circunstâncias extraordinárias e imprevistas, não é contada como inspeção não efetuada e o motivo da não realização da inspeção é registado na base de dados das inspeções. Essas circunstâncias devem ser devidamente justificadas e comunicadas à Comissão.»;

7) É suprimido o artigo 9.º;

8) No artigo 10.º, os n.os 2 e 3 passam a ter a seguinte redação:

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

a) Parâmetros genéricos

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

b) Parâmetros históricos

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

c) Parâmetros ambientais

Os parâmetros ambientais devem basear-se no número de anomalias relacionadas com a Convenção MARPOL 73/78, a Convenção AFS 2001, a Convenção das Águas de Lastro, a CLC 92, a Convenção Bancas de 2001, a Convenção de Nairóbi e a Convenção de Hong Kong, em conformidade com a parte I.3 do anexo I e com o anexo II.

3. A Comissão adota atos de execução para estabelecer a metodologia de ponderação dos parâmetros de risco genéricos no que respeita, designadamente, aos critérios do Estado de bandeira e aos critérios de desempenho da companhia adotados ao abrigo do MA de Paris em 2019, que estabelecem listas de desempenho elevado, médio e baixo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 31.º, n.º 2.»;

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

a) No n.º 1, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Se certifica das condições gerais e de higiene do navio, incluindo a casa das máquinas e as acomodações da tripulação.»;

b) É suprimido o n.º 2;

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

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

«1. As seguintes categorias de navios são elegíveis para uma inspeção alargada em conformidade com a parte II, 3A e 3B, do anexo I:

a) Navios com um perfil de alto risco;

b) Navios de passageiros, graneleiros, petroleiros, navios de transporte de gás, navios-tanque de transporte de substâncias líquidas nocivas ou de produtos químicos, com mais de 12 anos de idade;

c) Navios com um perfil de alto risco ou navios de passageiros, graneleiros, petroleiros, navios de transporte de gás, navios-tanque de transporte de substâncias líquidas nocivas ou de produtos químicos, com mais de 12 anos de idade, em caso de fatores prevalecentes ou imprevistos;

d) Navios submetidos a inspeção na sequência de uma recusa de acesso emitida em conformidade com o artigo 16.º e o artigo 21.º, n.º 4.»;

b) É suprimido o n.º 3;

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

«4. A inspeção alargada será efetuada, na medida do possível, por, pelo menos, dois inspetores do Estado do porto. Se tal não for possível, os motivos são devidamente registados na base de dados das inspeções. O âmbito de uma inspeção alargada, incluindo os domínios de risco a cobrir, consta do anexo VII. A Comissão adota atos de execução que estabelecem disposições pormenorizadas para assegurar condições uniformes de aplicação do anexo VII. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 31.º, n.º 2.»;

11) O artigo 14.º-A é alterado do seguinte modo:

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

«4. O artigo 11.º, alínea a), e o artigo 14.º não se aplicam aos navios ro-ro de passageiros nem às embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares que sejam inspecionados nos termos do presente artigo.»;

b) É inserido o seguinte número:

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

12) O artigo 16.º é alterado do seguinte modo:

a) Os n.os 1 a 4 passam a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros recusam o acesso aos seus portos e ancoradouros aos navios que:

a) Arvorem a bandeira de um Estado que figure na lista de desempenho baixo, aprovada em conformidade com o MA de Paris com base em informações registadas na base de dados das inspeções e publicada anualmente pela Comissão, e que tenham sido detidos mais de duas vezes durante os 36 meses anteriores num porto ou num ancoradouro de um Estado-Membro ou de um Estado signatário do MA de Paris; ou

b) Arvorem a bandeira de um Estado que figure nas listas de desempenho elevado ou médio, aprovadas em conformidade com o MA de Paris com base em informações registadas na base de dados das inspeções e publicadas anualmente pela Comissão, e que tenham sido detidos mais de duas vezes durante os 24 meses anteriores num porto ou num ancoradouro de um Estado-Membro ou de um Estado signatário do MA de Paris.

O primeiro parágrafo do presente número não se aplica nas situações a que se refere o artigo 21.º, n.º 6.

A recusa de acesso é aplicável assim que o navio zarpe do porto ou do ancoradouro em que tenha sido objeto da terceira detenção, e que tenha sido tomada uma decisão de recusa de acesso.

2. A recusa de acesso só é revogada após um período de três meses a contar da data da sua emissão e quando estiverem reunidas as condições estabelecidas nos pontos 3 a 6 do anexo VIII.

Se o navio for objeto de uma segunda recusa de acesso, essa recusa de acesso só será revogada após um período de 12 meses.

3. Qualquer detenção posterior num porto ou ancoradouro de um Estado-Membro ou de um Estado signatário do MA de Paris resulta na recusa de acesso do navio a todos os portos ou ancoradouros da União. Essa terceira recusa de acesso pode ser revogada no termo de um período de 24 meses a contar da data de emissão da recusa e unicamente se:

a) O navio arvorar a bandeira de um Estado cuja taxa de detenção não figure na lista de desempenho baixo nem na lista de desempenho médio;

b) Os certificados oficiais e de classe do navio tiverem sido emitidos por uma organização ou organizações reconhecidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (*);

c) O navio for gerido por uma companhia com um desempenho elevado em conformidade com a parte I.1 do anexo I; e

d) Estiverem reunidas as condições estabelecidas nos pontos 3 a 6 do anexo VIII.

Aos navios que não satisfaçam os critérios enumerados no primeiro parágrafo no prazo de 24 meses a contar da data de emissão da recusa de acesso será permanentemente recusado o acesso a todos os portos ou ancoradouros da União.

4. Qualquer detenção subsequente, após uma terceira recusa de acesso, num porto ou ancoradouro da União, de um navio que arvore a bandeira de um Estado que figure nas listas de desempenho médio ou baixo, implica a recusa permanente de acesso do navio a qualquer porto ou ancoradouro da União.

(*) Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios (JO L 131 de 28.5.2009, p. 11).»;

b) São inseridos os seguintes números:

«4-A. Um navio que arvore a bandeira de um Estado que figure na lista de desempenho elevado, que tenha sido três ou mais vezes objeto de uma recusa de acesso e que esteja detido num porto ou ancoradouro da União no momento da sua primeira inspeção na União desde a terceira recusa de acesso ou desde outra subsequente recusa de acesso:

a) Deve ser proibido de aceder a qualquer porto ou ancoradouro da União por um período de 24 meses, se os certificados oficiais e de classe do navio forem emitidos por uma organização ou organizações reconhecidas nos termos do Regulamento (CE) n.º 391/2009;

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

4-B. Os períodos em que se aplica a recusa de acesso por detenções múltiplas são prorrogados por 12 meses, nos casos em que seja aplicável uma medida de recusa de acesso nos termos do artigo 21.º, n.º 4.»;

13) No artigo 17.º, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

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

14) No artigo 19.º, o primeiro parágrafo do n.º 4 passa a ter a seguinte redação:

«4. Se a inspeção revelar que o navio não está equipado com um aparelho de registo dos dados de viagem operacional, e a utilização de tal aparelho for obrigatória em conformidade com a Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*), a autoridade competente assegura que o navio é detido.

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

15) No artigo 20.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

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

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

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

«4. Os Estados-Membros tomam medidas para assegurar a recusa de acesso a qualquer porto ou ancoradouro da União relativamente aos navios referidos no n.º 1 do presente artigo e aos navios detidos referidos no artigo 19.º, n.º 2, que:

a) Saiam para o mar sem cumprirem as condições estabelecidas pela autoridade competente de qualquer Estado-Membro do porto de inspeção; ou

b) tenham permissão para saírem para o mar desde que cumpram as normas aplicáveis das convenções mediante comparência, em momento posterior, no estaleiro de reparação naval indicado nos termos do n.º 1 do presente artigo, mas não o fizerem.

A recusa de acesso torna-se aplicável a partir da data da sua emissão. A recusa de acesso só é revogada após um período de 12 meses a contar da data da sua emissão e quando estiverem reunidas as condições estabelecidas nos pontos 3 a 6 do anexo VIII.»;

b) Os n.ºs 5 e 6 passam a ter a seguinte redação:

«5. Nas circunstâncias referidas no n.º 4, primeiro parágrafo, alínea a), a autoridade competente do Estado-Membro em que tiverem sido detetadas as anomalias do navio alerta imediatamente as autoridades competentes dos restantes Estados-Membros.

Nas circunstâncias referidas no n.º 4, primeiro parágrafo, alínea b), a autoridade competente do Estado-Membro em que se situa o estaleiro de reparação informa a autoridade do Estado-Membro em que tiverem sido detetadas as anomalias do navio da chegada ou não do navio. Se a autoridade competente do Estado-Membro em que tiverem sido detetadas as anomalias do navio tomar conhecimento de que o navio não fez escala nesse estaleiro de reparação, alerta imediatamente as autoridades competentes dos restantes Estados-Membros.

Nas circunstâncias referidas no n.º 4, primeiro parágrafo, alínea b), se o estaleiro de reparação indicado nos termos do n.º 1 não se situar num Estado-Membro, a autoridade competente do Estado-Membro em que tiverem sido detetadas as anomalias do navio tomar conhecimento de que o navio não fez escala nesse estaleiro de reparação, alerta imediatamente as autoridades competentes de todos os restantes Estados-Membros.

Antes de recusar o acesso ao navio, o Estado-Membro pode pedir a realização de consultas com a administração do Estado de bandeira do navio em causa.

6. Em derrogação do n.º 4, o acesso dos navios a que se refere esse número a um porto ou ancoradouro específico pode ser autorizado pela autoridade competente do Estado desse porto em caso de força maior ou de considerações de segurança prevalecentes, para reduzir ou minimizar os riscos de poluição ou para corrigir anomalias nos termos do n.º 1, desde que o proprietário, o operador ou o comandante do navio tenha tomado medidas adequadas, a contento da autoridade competente desse Estado-Membro, para assegurar a entrada em segurança do navio em causa nesse porto ou ancoradouro.»;

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

«7. Em cooperação com os Estados-Membros e com os Estados signatários do MA de Paris, e com base nos conhecimentos especializados e experiência adquiridos a nível dos Estados-Membros na União e no âmbito do MA de Paris, a Comissão desenvolve um programa de formação profissional para apoiar a formação e a avaliação das competências dos inspetores do Estado do porto pelos Estados-Membros, a fim de complementar a política de formação do MA de Paris, com vista a harmonizar as práticas de inspeção pelo Estado do porto.

Em cooperação com os Estados-Membros e com os Estados signatários do MA de Paris, a Comissão identifica continuamente novas necessidades de formação e dá-lhes resposta, prestando contributos para melhorar os currículos, os programas de estudo e o conteúdo do programa de formação dos inspetores, em especial no que respeita aos novos desafios decorrentes da segurança marítima relacionados com questões ambientais, sociais e laborais e com as novas tecnologias, assim como contributos no que respeita às obrigações adicionais decorrentes dos instrumentos pertinentes.»;

18) No artigo 23.º, os n.ºs 1 e 2 passam a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros tomam as medidas adequadas para assegurar que os pilotos encarregados da manobra de atracação ou desatracação de um navio ou que estejam em serviço a bordo de navios que se dirigem para um porto ou transitam num Estado-Membro informem imediatamente a autoridade competente do Estado do porto ou do Estado costeiro, consoante o caso, sempre que, no cumprimento das suas funções, tomem conhecimento de anomalias visíveis que possam comprometer a segurança, incluindo a navegação segura do navio ou a segurança dos marítimos a bordo, ou que possam constituir uma ameaça de danos para o meio marinho.

2. As autoridades ou organismos portuários que, no exercício das suas funções, tomem conhecimento de que um navio que se encontra no porto apresenta anomalias visíveis que possam comprometer a segurança, incluindo a navegação segura do navio ou a segurança dos marítimos a bordo, ou que possam constituir uma ameaça de danos para o meio marinho, informam imediatamente a autoridade competente do Estado do porto.»;

19) No artigo 24.º, os n.ºs 2 e 3 passam a ter a seguinte redação:

«2. Os Estados-Membros tomam todas as medidas adequadas para assegurar que a informação sobre a hora exata da chegada e a hora exata da partida de todo e qualquer navio que faça escala nos seus portos ou ancoradouros, juntamente com a identificação do porto ou ancoradouro em causa, seja transferida no prazo de três horas a contar da hora de chegada e de partida, respetivamente, para a base de dados das inspeções através do sistema de intercâmbio de informações marítimas da União "SafeSeaNet" referido no artigo 3.º, alínea s), da Diretiva 2002/59/CE. Uma vez transferidas a informações para a base de dados das inspeções através do sistema "SafeSeaNet", os Estados-Membros ficam isentos da obrigação de fornecer dados prevista no ponto 1.2 e no ponto 2, alíneas a) e b), do anexo XIV da presente diretiva.

3. Os Estados-Membros asseguram que as informações relacionadas com as inspeções realizadas em conformidade com a presente diretiva sejam transferidas para a base de dados das inspeções logo que o relatório de inspeção seja concluído ou que a decisão de detenção seja revogada.

Os Estados-Membros asseguram que as informações transferidas para a base de dados das inspeções sejam validadas para efeitos de publicação no prazo de 72 horas. O relatório de inspeção deve ser validado antes da sua transferência para a base de dados, se exequível, por um inspetor do Estado do porto ou outro agente da autoridade competente devidamente autorizado que não tenha feito parte da equipa que efetuou a inspeção.»;

20) É inserido o seguinte artigo:

«*Artigo 24.º-A*

Certificados eletrónicos

A Comissão adota, em estreita cooperação com os Estados-Membros, atos de execução que estabelecem as especificações funcionais e técnicas do instrumento de validação para os certificados oficiais eletrónicos. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 31.º, n.º 2.»;

21) O artigo 25.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 25.º*

Intercâmbio de informações e cooperação

Cada Estado-Membro assegura que as suas autoridades ou organismos portuários e outras autoridades ou organismos competentes forneçam à autoridade competente os seguintes tipos de informações de que disponham:

a) Informações relativas a navios que não tenham comunicado quaisquer informações em conformidade com os requisitos previstos na presente diretiva, na Diretiva 2002/59/CE e na Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho (*), bem como, se for caso disso, no Regulamento (CE) n.º 725/2004;

b) Informações relativas aos navios que tenham saído para o mar sem cumprir o disposto no artigo 7.º da Diretiva (UE) 2019/883;

c) Informações relativas aos navios que não tenham sido autorizados a entrar num porto ou que tenham sido expulsos de um porto por motivos de segurança;

d) Informações sobre anomalias visíveis comunicadas em conformidade com o artigo 23.º.

(*) Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios (JO L 151 de 7.6.2019, p. 116).»;

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

«*Artigo 30.º*

Controlo do cumprimento e do desempenho dos Estados-Membros

Para assegurar a aplicação efetiva da presente diretiva e controlar o funcionamento global do regime da União de inspeção pelo Estado do porto em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1406/2002, a Comissão recolhe as informações necessárias e efetua visitas aos Estados-Membros.

Cada Estado-Membro desenvolve, aplica e mantém um sistema de gestão da qualidade que abranja as partes operacionais das atividades da sua administração relacionadas com o Estado do porto diretamente envolvidas nas inspeções. Esse sistema de gestão da qualidade deve ser certificado de acordo com as normas de qualidade aplicáveis a nível internacional até 6 de julho de 2032.»;

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

«*Artigo 30.º-A*

Atos delegados

A Comissão adota atos delegados nos termos do artigo 30.º-B, para alterar o artigo 2.º, ponto 1, no que respeita à lista de convenções constante desse ponto, uma vez que essas convenções tenham sido adotadas como instrumento relevante ao abrigo do MA de Paris, e para alterar o anexo VI, a fim de introduzir acrescentos ou atualizações na lista de

procedimentos, orientações, instruções e circulares relativos à inspeção de navios pelo Estado do porto, adotada ao abrigo do MA de Paris, e constante desse anexo.»;

24) É inserido o seguinte artigo:

«*Artigo 31.º-A*

Alterações às convenções

As alterações às convenções são aplicáveis sem prejuízo do procedimento de verificação da conformidade previsto no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002.»;

25) O artigo 33.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 33.º*

Atos de execução

Ao adotar os atos de execução a que se referem o artigo 10.º, n.º 3, o artigo 14.º, n.º 4, o artigo 15.º, n.º 4, o artigo 18.º-A, n.º 7, o artigo 23.º, n.º 5, o artigo 24.º-A, n.º 1, e o artigo 27.º, segundo parágrafo, nos termos dos procedimentos referidos no artigo 31.º, n.º 2, a Comissão cuida expressamente de assegurar que esses atos tenham em consideração os conhecimentos especializados e experiência adquiridos com o regime de inspeções na União e se baseiem nos conhecimentos especializados do MA de Paris.»;

26) O artigo 35.º passa a ter a seguinte redação:

«*Artigo 35.º*

Reexame da aplicação

Até 6 de julho de 2032 e, posteriormente, de cinco em cinco anos, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação e o cumprimento da presente diretiva. Com base no referido relatório, a Comissão determina se é necessário apresentar uma proposta legislativa para alterar a presente diretiva ou introduzir legislação adicional neste domínio.

Após a OMI ter concluído a revisão do seu indicador de intensidade de carbono (CII), a Comissão avalia a adequação desse CII enquanto parâmetro ambiental utilizado para determinar o perfil de risco de um navio ao abrigo da presente diretiva. Com base nessa avaliação, a Comissão pondera apresentar uma proposta legislativa, se for caso disso.»;

27) O anexo I é substituído pelo texto que consta do anexo I da presente diretiva;

28) O anexo II é substituído pelo texto que consta do anexo II da presente diretiva;

29) O anexo III é suprimido;

30) O anexo IV é substituído pelo texto que consta do anexo III da presente diretiva;

31) O anexo VI é substituído pelo texto que consta do anexo IV da presente diretiva;

32) O anexo VIII é substituído pelo texto que consta do anexo V da presente diretiva;

33) O anexo XII é substituído pelo texto que consta do anexo VI da presente diretiva.

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros adotam e publicam, até 6 de julho de 2027, 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 deve ser 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.

3. Em derrogação do n.º 1, os Estados-Membros que não têm portos marítimos e que podem demonstrar que, do total dos navios que fazem escala anualmente durante os três anos precedentes nos seus portos fluviais, menos de 5 % são navios abrangidos pela presente diretiva, podem derrogar da obrigação de transpor e aplicar a presente diretiva.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

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

Artigo 4.º

Destinatários

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 27 de novembro de 2024.

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
A Presidente	*O Presidente*
R. METSOLA	BÓKA J.

ANEXO I

«ANEXO I

ELEMENTOS DO REGIME DA UNIÃO DE INSPEÇÃO PELO ESTADO DO PORTO

(a que se refere o artigo 5.º)

O regime da União de inspeção pelo Estado do porto inclui os seguintes elementos:

I. Perfil de risco do navio

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

1. Parâmetros genéricos

a) Tipo do navio

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

b) Idade do navio

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

c) Desempenho do Estado de bandeira

i) Considera-se que os navios que arvoram bandeira de um Estado com uma alta taxa de detenção na União e na região do MA de Paris representam um risco mais elevado.

ii) Considera-se que os navios que arvoram bandeira de um Estado com uma baixa taxa de detenção na União e na região do MA de Paris representam um risco menos elevado.

iii) Considera-se que os navios que arvoram bandeira de um Estado que tenha ratificado todos os instrumentos obrigatórios da OMI e da OIT enumerados no artigo 2.º, ponto 1, representam um risco menos elevado.

d) Organizações reconhecidas

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

ii) Considera-se que os navios cujos certificados tenham sido emitidos por organizações reconhecidas com um nível de desempenho elevado relativamente às suas taxas de detenção na União e na região do MA de Paris representam um risco menos elevado.

iii) Considera-se que os navios relativamente aos quais tenham sido emitidos certificados por organizações reconhecidas em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 391/2009 representam um risco menos elevado.

e) Desempenho da companhia

i) Considera-se que os navios de uma companhia com um desempenho baixo ou muito baixo, conforme determinado pelas taxas de anomalias e detenção dos seus navios na União e na região do MA de Paris, representam um risco mais elevado.

ii) Considera-se que os navios de uma companhia com um desempenho elevado, conforme determinado pelas taxas de anomalias e detenção dos seus navios na União e na região do MA de Paris, representam um risco menos elevado.

2. Parâmetros históricos

i) Considera-se que os navios que tenham sido detidos mais de uma vez representam um risco mais elevado.

ii) Considera-se que os navios que, nas inspeções efetuadas durante o período referido no anexo II, tenham registado menos do que o número de anomalias referido no anexo II, representam um risco menos elevado.

iii) Considera-se que os navios que não tenham sido detidos durante o período referido no anexo II representam um risco menos elevado.

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

— alto risco,

— risco normal,

— baixo risco.

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

3. Parâmetros ambientais

Considera-se que os navios que, nas inspeções efetuadas durante o período referido no anexo II, tenham registado mais do que o número de anomalias relativas às Convenções MARPOL 73/78, AFS 2001, à Convenção das Águas de Lastro, CLC 92, à Convenção Bancas de 2001, à Convenção de Nairóbi e à Convenção de Hong Kong referidas no anexo II, representam um risco mais elevado.

II. Inspeção dos navios

1. Inspeções periódicas

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

Os Estados-Membros realizam inspeções periódicas:

— aos navios com um perfil de alto risco que não tenham sido inspecionados num porto ou ancoradouro da União ou da região do MA de Paris durante os últimos seis meses. Estes navios são elegíveis para inspeção a partir do quinto mês,

— aos navios com um perfil de risco normal que não tenham sido inspecionados num porto ou ancoradouro da União ou da região do MA de Paris durante os últimos 12 meses. Estes navios são elegíveis para inspeção a partir do décimo mês,

— aos navios com um perfil de baixo risco que não tenham sido inspecionados num porto ou ancoradouro da União ou da região do MA de Paris durante os últimos 36 meses. Estes navios são elegíveis para inspeção a partir do vigésimo quarto mês.

2. Inspeções adicionais

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

2-A. Fatores prevalecentes

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

— navios que tenham sido suspensos ou retirados da sua classe por motivos de segurança desde a última inspeção na União ou na região do MA de Paris,

— navios que tenham sido objeto de relatório ou notificação por outro Estado-Membro,

— navios que não possam ser identificados na base de dados das inspeções,

— navios:

— envolvidos num abalroamento, naufrágio ou encalhe quando em rota para o porto,

— alegadamente violadores das disposições relativas à descarga de substâncias ou efluentes nocivos,

— que tenham manobrado de modo irregular ou perigoso, não respeitando as medidas de organização do tráfego adotadas pela OMI ou os procedimentos e práticas de uma navegação segura,

— que tenham sido anteriormente proibidos (primeira inspeção após o levantamento da recusa de acesso), ou

— que tenham estado envolvidos num incidente grave, em especial um grande incêndio a bordo, uma avaria do motor e acidentes mortais.

2-B. Fatores imprevistos

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

— navios cujos certificados tenham sido emitidos por uma antiga organização reconhecida à qual tenha sido retirado o reconhecimento posteriormente à última inspeção na União ou na região do MA de Paris,

— navios relativamente aos quais um piloto ou as autoridades ou organismos portuários tenham relatado a existência de anomalias visíveis que possam comprometer a sua navegação segura ou constituir uma ameaça de danos para o ambiente, em conformidade com o artigo 23.º da presente diretiva. Esses relatórios podem incluir informações dos serviços de tráfego de navios sobre a navegação dos navios,

— navios relativamente aos quais não tenham sido cumpridas as obrigações de notificação pertinentes referidas na Diretiva (UE) 2019/883,

— navios que tenham sido objeto de relatório ou de queixa, incluindo queixa em terra, apresentados pelo comandante, por um membro da tripulação ou por qualquer pessoa ou organização com interesse legítimo na segurança da operação do navio, nas condições de vida e de trabalho a bordo ou na prevenção da poluição, a não ser que o Estado-Membro em causa considere o relatório ou a queixa manifestamente infundados,

— navios em relação aos quais tenha sido comunicada uma anomalia pendente em matéria de ISM (três meses após a publicação desta anomalia),

— navios que tenham sido objeto de uma detenção há mais de três meses,

— navios em relação aos quais tenham sido comunicados problemas relativos à carga, em especial em caso de cargas nocivas ou perigosas,

— navios cujo modo de operação representa um perigo para pessoas, bens ou o ambiente,

— navios relativamente aos quais tenha sido revelada a informação, proveniente de uma fonte fidedigna, de que os respetivos parâmetros de risco diferem dos registados, aumentando assim o nível de risco,

— navios em relação aos quais tenha sido acordado um plano de medidas para corrigir as anomalias referidas no artigo 19.º, n.º 2-A, sem que a execução do plano tenha sido verificada por um inspetor.

3. Método de seleção

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

a) É submetido a uma inspeção alargada:

— qualquer navio com um perfil de alto risco não inspecionado nos últimos seis meses,

— qualquer navio de passageiros, graneleiro, petroleiro, navio de transporte de gás, navio-tanque de transporte de substâncias líquidas nocivas ou de produtos químicos, com mais de 12 anos de idade, com um perfil de risco normal não inspecionado nos últimos 12 meses.

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

— qualquer navio que não seja navio de passageiros, graneleiro, petroleiro, navio de transporte de gás, navio-tanque de transporte de substâncias líquidas nocivas ou de produtos químicos, com mais de 12 anos de idade, com um perfil de risco normal não inspecionado nos últimos 12 meses.

c) No caso de um fator prevalecente:

— é efetuada uma inspeção aprofundada ou uma inspeção alargada, segundo o critério profissional do inspetor, a qualquer navio com um perfil de alto risco e a qualquer navio de passageiros, graneleiro, petroleiro, navio de transporte de gás, navio-tanque de transporte de substâncias líquidas nocivas ou de produtos químicos, com mais de 12 anos de idade,

— é efetuada uma inspeção aprofundada a qualquer navio que não seja navio de passageiros, graneleiro, petroleiro, navio de transporte de gás, navio-tanque de transporte de substâncias líquidas nocivas ou de produtos químicos, com mais de 12 anos de idade,

— é efetuada uma inspeção alargada a qualquer navio na primeira inspeção após o levantamento de uma recusa de acesso.

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

a) É submetido a uma inspeção alargada:

— qualquer navio com um perfil de alto risco não inspecionado nos últimos cinco meses,

— qualquer navio de passageiros, graneleiro, petroleiro, navio de transporte de gás, navio-tanque de transporte de substâncias líquidas nocivas ou de produtos químicos, com mais de 12 anos de idade, com um perfil de risco normal não inspecionado nos últimos 10 meses, ou

— qualquer navio de passageiros, graneleiro, petroleiro, navio de transporte de gás, navio-tanque de transporte de substâncias líquidas nocivas ou de produtos químicos, com mais de 12 anos de idade, com um perfil de baixo risco não inspecionado nos últimos 24 meses.

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

— qualquer navio que não seja navio de passageiros, graneleiro, petroleiro, navio de transporte de gás, navio-tanque de transporte de substâncias líquidas nocivas ou de produtos químicos, com mais de 12 anos de idade, com um perfil de risco normal não inspecionado nos últimos 10 meses, ou

— qualquer navio que não seja navio de passageiros, graneleiro, petroleiro, navio de transporte de gás, navio-tanque de transporte de substâncias líquidas nocivas ou de produtos químicos, com mais de 12 anos de idade, com um perfil de baixo risco não inspecionado nos últimos 24 meses.

c) No caso de um fator imprevisto:

— é efetuada uma inspeção aprofundada ou uma inspeção alargada, segundo o critério profissional do inspetor, a qualquer navio com um perfil de alto risco e a qualquer navio de passageiros, graneleiro, petroleiro, navio de transporte de gás, navio-tanque de transporte de substâncias líquidas nocivas ou de produtos químicos, com mais de 12 anos de idade,

— é efetuada uma inspeção aprofundada a qualquer navio que não seja navio de passageiros, graneleiro, petroleiro, navio de transporte de gás, navio-tanque de transporte de substâncias líquidas nocivas ou de produtos químicos, com mais de 12 anos de idade.».

ANEXO II

«ANEXO II

DETERMINAÇÃO DO PERFIL DE RISCO DO NAVIO

(a que se refere o artigo 10.º, n.º 2)

				Perfil			
				Navio de alto risco (HRS)		Navio de risco normal (SRS)	Navio de baixo risco (LRS)
Parâmetros genéricos				Critérios	Pontos de ponderação	Critérios	Critérios
1	Tipo do navio			Navio de passageiros, graneleiro, petroleiro, navio de transporte de gás, navio-tanque de transporte de substâncias líquidas nocivas ou de produtos químicos	1	navio nem de alto risco nem de baixo risco	Todos os tipos
2	Idade do navio			todos os tipos > 12 anos	1		Todas as idades
3-A	Bandeira	Desempenho baixo			2		Desempenho elevado
3-B		Todos os instrumentos da OMI/OIT enumerados no artigo 2.º ratificados		—	—		Sim
4-A	Organização reconhecida	Desempenho	E	—	—		Elevado
			M	—	—		—
			B	Baixo	1		—
			MB	Muito baixo			—
4-B		Reconhecida UE		—	—		Sim
5	Companhia	Desempenho	E	—	—		Elevado
			M	—	—		—
			B	Baixo	2		—
			MB	Muito baixo			—

			Perfil			
			Navio de alto risco (HRS)		Navio de risco normal (SRS)	Navio de baixo risco (LRS)
Parâmetros genéricos			Critérios	Pontos de ponderação	Critérios	Critérios
Parâmetros históricos						
6	Número de anomalias registado em cada inspeção nos últimos 36 meses	Anomalias	>6 numa das inspeções	1		≤ 5 em cada inspeção individual (e pelo menos uma inspeção realizada nos últimos 36 meses)
7	Número de detenções nos últimos 36 meses	Detenções	≥ 2 detenções	1		Nenhuma
Parâmetros ambientais						
8	Número de anomalias relacionadas com as Convenções MARPOL 73/78, AFS 2001, a Convenção das Águas de Lastro, CLC 92, a Convenção Bancas de 2001, a Convenção de Nairóbi e a Convenção de Hong Kong registadas em cada inspeção nos últimos 36 meses	Anomalias	> 2 numa das inspeções	1		

HRS (do inglês "high risk ship") – navios que satisfazem critérios que somam um total de cinco ou mais pontos de ponderação.

LRS (do inglês "low risk ship") – navios que satisfazem todos os critérios dos parâmetros de baixo risco.

SRS (do inglês "standard risk ship") – navios que não são nem HRS nem LRS

».

ANEXO III

«ANEXO IV

LISTA DE CERTIFICADOS E DOCUMENTOS

(a que se refere o artigo 13.º, n.º 1)

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

1. Certificado internacional de arqueação;
2. Relatórios das inspeções precedentes efetuadas pelo Estado do porto;
3. Certificado de segurança para navio de passageiros (SOLAS 1974, regra I/12);
4. Certificado de segurança de construção para navio de carga (SOLAS 1974, regra I/12);
5. Certificado de segurança do equipamento para navio de carga (SOLAS 1974, regra I/12);
6. Certificado de segurança radioelétrica para navio de carga (SOLAS 1974, regra I/12);
7. Certificado de segurança para navio de carga (SOLAS 1974, regra I/12);
8. Certificado de dispensa (SOLAS 1974, regra I/12);
9. Documento relativo à lotação mínima de segurança (SOLAS 1974, regra V/14.2);
10. Certificado internacional de bordo livre (LL 66, artigo 16.1);
11. Certificado internacional de isenção do bordo livre (LL 66, artigo 16.2);
12. Certificado internacional de prevenção da poluição por hidrocarbonetos (MARPOL, anexo I, regra 7.1);
13. Certificado internacional de prevenção da poluição para o transporte de substâncias líquidas nocivas a granel (NLS) (MARPOL, anexo II, regra 9.1);
14. Certificado internacional de prevenção da poluição por esgotos sanitários (ISPPC) (MARPOL, anexo IV, regra 5.1, MEPC.1/Circ.408);
15. Certificado internacional de prevenção da poluição do ar (IAPPC) (MARPOL, anexo VI, regra 6.1);
16. Certificado internacional de eficiência energética (MARPOL, anexo VI, regra 6);
17. Certificado internacional de gestão das águas de lastro (IBWMC) (Convenção das Águas de Lastro, artigo 9.1, alínea a), e regra E-2);
18. Certificado internacional de sistema antivegetativo (certificado IAFS) (AFS 2001, anexo 4, regra 2);
19. Declaração sobre sistemas antivegetativos (AFS 2001, anexo 4, regra 5);
20. Certificado internacional de proteção do navio (ISSC) ou certificado internacional provisório de proteção do navio (Código ISPS, parte A/19 e apêndices);
21. Certificados para comandantes, oficiais ou marítimos da mestrança e marinhagem emitidos em conformidade com a Convenção STCW (Convenção STCW, artigo VI, regra I/2, e Código STCW, secção A-I/2);
22. Cópia do documento de conformidade ou cópia do documento de conformidade provisório emitido em conformidade com o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição (DoC), Código ISM (SOLAS 1974, regra IX/4.2, Código ISM, n.os 13 e 14);
23. Certificado de gestão da segurança ou um certificado provisório de gestão da segurança emitido em conformidade com o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição (SMC), (SOLAS 1974, regra IX/4.3, Código ISM, n.os 13 e 14);
24. Certificado internacional para o transporte de gases liquefeitos a granel ou certificado para o transporte de gases liquefeitos a granel, consoante o caso (Código IGC, regra 1.5.4, ou Código GC, regra 1.6);

25. Certificado internacional para o transporte de produtos químicos perigosos a granel ou certificado para o transporte de produtos químicos perigosos a granel, consoante o caso (Código IBC, regra 1.45.4, e Código BCH, regra 1.6.3);

26. Certificado INF (Código para a Segurança do Transporte de Combustível Nuclear Irradiado, do Plutónio e de Resíduos Altamente Radioativos em Barris a bordo de Navios) (SOLAS 1974, regra VII/16, e código INF, regra 1.3);

27. Certificado de seguro ou qualquer outra garantia financeira de responsabilidade civil para o risco de poluição por hidrocarbonetos (CLC 92, artigo VII. 2);

28. Certificado de seguro ou qualquer outra garantia financeira de responsabilidade civil para o risco de poluição causada por combustível de bancas (Convenção Bunkers 2001, artigo 7.º, n.º 2);

29. Certificado de seguro ou outra garantia financeira de responsabilidade pela remoção de destroços (Convenção de Nairóbi, artigo 12.º);

30. Certificado de segurança de embarcações de alta velocidade e licença de exploração de embarcações de alta velocidade (SOLAS 1974, regra X/3.2, e Código HSC 94/00, regras 1.8.1 e 1.9);

31. Documento comprovativo de que o navio satisfaz os requisitos aplicáveis ao transporte de mercadorias perigosas (SOLAS 1974, regra II-2/19.4);

32. Documento de autorização de transporte de grão e manual de carga de grão (SOLAS 1974, regra VI/9; Código Internacional para o Transporte Seguro de Grão a Granel, secção 3);

33. Declaração de conformidade do programa de avaliação do estado dos navios (CAS), relatório final do CAS e registo do reexame (MARPOL 73/78, anexo I, regras 20 e 21; Resolução MEPC.94(46), alterada pelas Resoluções MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) e MEPC.236(65);

34. Cadastro sinóptico contínuo (SOLAS 1974, regra XI-1/5);

35. Livro de registo de hidrocarbonetos, partes I e II (MARPOL 73/78, anexo I, regras 17 e 36);

36. Livro de registo da carga (MARPOL 73/78, anexo II, regra 15);

37. Livro de registo do lixo, partes I e II (MARPOL 73/78, anexo V, regra 10.3);

38. Plano de gestão do lixo (MARPOL 73/78, anexo V, regra 10; Resolução n.º MEPC.220/63);

39. Diário de bordo e registos do nível e do estado ligado/desligado dos motores Diesel marítimos (MARPOL 73/78, anexo VI, regra 13.5.3);

40. Diário de bordo para a substituição de fuelóleo (MARPOL 73/78, anexo VI, regra 14.6);

41. Livro de registo de substâncias destruidoras da camada de ozono (MARPOL 73/78, anexo VI, regra 12.6);

42. Livro de registo das águas de lastro (BWRB) [BWMC, artigo 9.1, alínea b), e regra B-2];

43. Instalações fixas de extinção de incêndios com gás – Certificado de isenção dos espaços de carga e qualquer lista de cargas (SOLAS 1974, regra II-2/10.7.1.4);

44. Manifesto ou plano de estiva das mercadorias perigosas (SOLAS 1974, regras VII/4 e VII/7-2; MARPOL 73/78, anexo III, regra 54);

45. Para navios petroleiros, os registos do equipamento monitor de descarga de hidrocarbonetos relativos à última viagem em lastro (MARPOL 73/78, Anexo I, regra 31.2);

46. Plano de cooperação em matéria de busca e salvamento para navios de passageiros que operam em ligações fixas (SOLAS 1974, regra V/7.3);

47. Para os navios de passageiros, lista de limitações operacionais (SOLAS 1974, regra V/30.2);

48. Cartas náuticas e publicações náuticas (SOLAS 1974, regras V/19.2.1.4 e V/27);

49. Registos das horas de descanso e quadro da organização do trabalho a bordo (Código STCW, secções A-VIII/1.5 e 1.7; Convenção n.º 180 da OIT, artigos 5.7 e 8.1, e Convenção do Trabalho Marítimo de 2006 (CTM), normas A.2.3.10 e A.2.3.12);

50. Certificado de trabalho marítimo;

51. Declaração de conformidade do trabalho marítimo, partes I e II;

52. Provas de espaços de máquinas sem assistência permanente (UMS) (SOLAS 1974, regra II-I/46.3);

53. Certificados exigidos nos termos da Diretiva 2009/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*);

54. Certificado exigido nos termos do Regulamento (CE) n.º 392/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (**);

55. Certificado de inventário de matérias perigosas ou declaração de conformidade, consoante aplicável, nos termos do Regulamento (UE) n.º 1257/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho (***);

56. Documento de conformidade emitido nos termos do Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho (****).

(*) Diretiva 2009/20/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos (JO L 131 de 28.5.2009, p. 128).

(**) Regulamento (CE) n.º 392/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo à responsabilidade das transportadoras de passageiros por mar em caso de acidente (JO L 131 de 28.5.2009, p. 24).

(***) Regulamento (UE) n.º 1257/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativo à reciclagem de navios e que altera o Regulamento (CE) n.º 1013/2006 e a Diretiva 2009/16/CE (JO L 330 de 10.12.2013, p. 1).

(****) Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 55).».

ANEXO IV

«ANEXO VI

PROCEDIMENTOS PARA A INSPEÇÃO DOS NAVIOS

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

Todas as instruções técnicas e circulares publicadas ao abrigo do MA de Paris na sua versão atualizada:

Instruções técnicas do Comité de Inspeção de Navios pelo Estado do Porto (PSCC)

— PSCC41-2008-07 Código de Boas Práticas

— PSCC53-2020-08 Definições e abreviaturas

MA de Paris – Generalidades

— PSCC54-2021-03 Tipo de inspeção

— PSCC56-2023-06 Detenção e medidas adotadas

— PSCC56-2023-04 Modelos de formulários

— PSCC52-2019-05 Controlo operacional

— PSS43-2010-11 Isenções do Estado de bandeira

— PSCC51-2018-13 Interrupção de uma operação

— PSCC49-2016-11 Ensaio de corte de energia

— PSCC53-2020-06 Recusa de acesso (proibição)

— PSCC50-2017-12 Estrutura de graneleiros/petroleiros

— PSCC43-2010-06 Entrada em doca seca

— PSCC53-2020-11 Autorização de uma única viagem para um estaleiro de reparação por anomalias relacionadas com "avarias acidentais"

Convenção SOLAS

— PSCC56-2023-05 Código ISM

— PSCC54-2021-02 Código ISPS

— PSCC51-2018-12 ECDIS

— PSCC43-2010-32 VDR (aparelhos de registo dos dados de viagem)

— PSCC43-2010-09 Fichas de dados de segurança dos materiais

— PSCC43-2010-21 GMDSS

— PSCC44-2011-16 Unidades de libertação de salva-vidas em marcha

— PSCC45-2012-10 Estabilidade em avaria em navios-tanque

— PSCC55-2022-05 LRIT

— PSCC43-2010-28 Medições da espessura ESP/CAS

— PSCC43-2010-29 Medição da espessura

— PSCC51-2018-11 Código Polar

— PSCC55-2022-02 Código IGF

Convenção MARPOL

— PSCC46-2013-18 MARPOL, anexo I OWS

— PSCC43-2010-39 MARPOL, anexo II Drenagem

— PSCC47-2014-08 MARPOL, anexo III IMDG

— PSCC55-2022-07 MARPOL, anexo IV Esgotos sanitários

— PSCC52-2019-07 MARPOL, anexo V Lixo

— PSCC56-2023-07 MARPOL, anexo VI Poluição atmosférica

— PSCC43-2010-38 Lavagem com petróleo bruto

— PSCC44-2011-20 MARPOL Investigação

Convenção Internacional das Linhas de Carga

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

Convenção AFS

— PSCC47-2014-13 Sistemas antivegetativos

Convenção Bancas

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

Certificação de marítimos e lotação

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

Convenção para a Gestão das Águas de Lastro

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

Convenções da OIT

— PSCC52-2019-10 Convenção do Trabalho Marítimo, de 2006

— PSCC53-2020-14 Horas de trabalho ou de descanso e aptidão para o serviço de quartos».

ANEXO V

«ANEXO VIII

DISPOSIÇÕES RELATIVAS À RECUSA DE ACESSO AOS PORTOS E ANCORADOUROS DA UNIÃO

(a que se refere o artigo 16.º e o artigo 21.º, n.º 4)

1) Sempre que se verificarem as condições descritas no artigo 16.º, n.º 1, a autoridade competente do porto em que o navio for detido pela terceira vez deve informar por escrito o comandante do navio de que será emitida uma recusa de acesso, aplicável logo que o navio saia do porto. A recusa de acesso é aplicável logo que o navio saia do porto após terem sido reparadas as anomalias que conduziram à sua detenção.

2) A autoridade competente deve enviar uma cópia da recusa de acesso à administração do Estado de bandeira, à organização reconhecida em causa, aos outros Estados-Membros, aos outros signatários do MA de Paris, à Comissão, e ao Secretariado do MA de Paris. A autoridade competente deve igualmente atualizar, sem demora, a base de dados das inspeções com informações sobre a recusa de acesso.

3) Para que a recusa de acesso seja revogada, o proprietário ou o operador do navio tem de a requerer formalmente à autoridade competente do Estado-Membro que tiver tomado a decisão. O pedido tem de ser acompanhado de um documento da administração do Estado de bandeira, emitido na sequência de uma visita a bordo de um inspetor devidamente autorizado pela administração do Estado de bandeira, que comprove que o navio cumpre plenamente as disposições aplicáveis das convenções. A administração do Estado de bandeira deve fornecer provas da realização da visita a bordo à autoridade competente. O documento pode assumir a forma de uma declaração oficial, que tem de ser emitida pela administração do Estado de bandeira e não por uma organização reconhecida.

4) O pedido de revogação da recusa de acesso deve igualmente ser acompanhado, consoante o caso, de um documento da sociedade classificadora em que o navio está classificado emitido na sequência da visita a bordo de um inspetor da sociedade classificadora, que comprove que o navio está conforme com as normas de classificação especificadas pela referida sociedade. A sociedade classificadora deve fornecer provas da realização da visita a bordo à autoridade competente.

5) A recusa de acesso só pode ser revogada após o termo do período referido no artigo 16.º da presente diretiva, devendo a companhia apresentar um pedido formal à autoridade do Estado do porto do Estado-Membro que impôs a proibição e fornecer os documentos exigidos nos n.ºs 3 e 4.

6) Esse pedido, incluindo os documentos exigidos, deve ser apresentado ao Estado que impôs a proibição pelo menos um mês antes do final do período de proibição. Se este prazo não for cumprido, pode ocorrer um atraso até um mês após a receção do pedido pelo Estado que impôs a proibição.

7) O sistema de informação acrescentará um fator prevalecente ao navio e este será indicado como elegível para uma inspeção alargada na sua próxima escala num porto/ancoradouro da região do MA de Paris.

8) A autoridade competente deve igualmente comunicar a sua decisão por escrito à administração do Estado de bandeira, à sociedade classificadora em causa, aos outros Estados-Membros, aos outros signatários do MA de Paris, à Comissão, e ao Secretariado do MA da Paris. A autoridade competente deve igualmente atualizar, sem demora, a base de dados das inspeções com informações sobre a recusa de acesso.

9) As informações relativas aos navios que tiverem sido objeto de uma recusa de acesso aos portos da União serão postas à disposição na base de dados das inspeções e publicadas em conformidade com o artigo 26.º e com o anexo XIII.».

ANEXO VI

«ANEXO XII

FUNCIONALIDADES DA BASE DE DADOS DAS INSPEÇÕES

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

1) A base de dados das inspeções deve incluir pelo menos as seguintes funcionalidades:

   — Incorporar os dados relativos às inspeções dos Estados-Membros e de todos os outros Estados signatários do MA de Paris,

   — Fornecer dados relativos ao perfil de risco dos navios e aos navios a inspecionar,

   — Calcular a obrigação de inspeção para cada Estado-Membro,

   — Produzir a lista de desempenho elevado, a lista de desempenho médio e a lista de desempenho baixo dos Estados de bandeira a que se refere o n.º 1 do artigo 16.º,

   — Produzir dados sobre o desempenho das companhias,

   — Identificar os elementos nas zonas de risco a controlar em cada inspeção.

2) A base de dados das inspeções deve ter a capacidade de se adaptar à evolução futura e de assegurar a interface com outras bases de dados da União relativas à segurança marítima, incluindo o sistema SafeSeaNet, que devem fornecer dados relativos às escalas efetuadas em portos dos Estados-Membros e, conforme o caso, a sistemas nacionais de informação pertinentes.

3) Dever ser facultada uma hiperligação profunda entre a base de dados das inspeções e o sistema de informação EQUASIS. Os Estados-Membros devem diligenciar no sentido de as bases de dados públicas e privadas relacionadas com a inspeção de navios, acessíveis através do sistema de informação EQUASIS, serem consultadas pelos inspetores.».