Jornal Oficial
da União Europeia

PT
Série L

2024/3100

16.12.2024

DIRETIVA (UE) 2024/3100 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 27 de novembro de 2024

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 Europeu ([1]),

Após consulta ao Comité das Regiões,

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

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.

(2) É importante ter em conta as condições de vida e de trabalho dos marítimos, bem como a formação e as qualificações dos marítimos, em consonância com a Diretiva 2013/54/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]) e a Diretiva (UE) 2022/993 do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]), uma vez que a saúde, a proteção, a segurança e o fator humano estão estreitamente interligados e que é da maior importância evitar quaisquer danos causados por erro humano.

(3) Nos termos do disposto na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 1982 e nas convenções das quais a Organização Marítima Internacional (OMI) é depositária («convenções da OMI»), 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, os navios estejam em condições de prestar o serviço a que se destinam.

(4) Para garantir a aplicação efetiva das convenções da OMI na União, todos os Estados-Membros deverão tomar as medidas necessárias para cumprir as responsabilidades e obrigações estabelecidas nessas convenções no que diz respeito aos navios que arvoram a sua bandeira. Para esse efeito, os Estados-Membros deverão cumprir de forma eficaz e coerente as suas responsabilidades e obrigações enquanto Estados de bandeira, 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. Em conformidade com o artigo 91.º, n.º 1, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, deve existir um vínculo substancial entre um navio e o seu Estado de bandeira, tal como interpretado pela jurisprudência internacional, que se reflete nas obrigações do Estado de bandeira.

(5) 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 efetua essas vistorias, inspeções, auditorias e verificações, os Estados-Membros deverão poder introduzir restrições a essas atividades, permitindo simultaneamente que os navios continuem a operar.

([1]) JO C, C/2023/877, 8.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/877/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 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).
([4]) Diretiva (UE) 2022/993 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2022, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos (JO L 169 de 27.6.2022, p. 45).

(6) 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 dos Marítimos, 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.

(7) Os inspetores responsáveis pelas vistorias do Estado de bandeira são autorizados pelas administrações dos Estados-Membros a vistoriar e certificar navios. Esses inspetores podem ser assistidos por outro pessoal, por exemplo o pessoal responsável por inspecionar instalações de rádio. No entanto, não deverá incluir técnicos envolvidos na manutenção de meios de salvação ou inspetores responsáveis pelas vistorias que não participem diretamente na vistoria da frota de navios mercantes.

(8) 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 com o objetivo de verificar se o estado real do navio e a sua tripulação estão em conformidade com os certificados que apresentam. A periodicidade dessas inspeções deverá ser fixada pelos Estados-Membros, quer seguindo uma abordagem baseada no risco, quer seguindo os seus próprios procedimentos e instruções, incluindo critérios quantitativos ou qualitativos.

(9) 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 da investigação de acidentes marítimos, tais como a independência dos órgãos de investigação dos Estados-Membros, são regidos pela Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([5]). A presente diretiva é aplicável sem prejuízo da Diretiva 2009/18/CE.

(10) As administrações dos Estados-Membros deverão poder contar com recursos adequados para o cumprimento das respetivas obrigações de Estado de bandeira, em função da dimensão e do tipo da sua frota e com base nos requisitos pertinentes previstos pela OMI. 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 sem um vínculo laboral exclusivo, em conformidade com o Código III.

(11) Sem prejuízo da legislação nacional aplicável, os Estados-Membros podem permitir que os inspetores, incluindo os responsáveis pelas vistorias, do Estado de bandeira que trabalhem exclusivamente para a autoridade competente de um Estado-Membro efetuem outros trabalhos, tais como atividades científicas ou académicas, desde que tal não dê origem a conflitos de interesses nem impeça a sua independência.

(12) Os inspetores, incluindo os responsáveis pelas vistorias, do Estado de bandeira e outro pessoal que preste assistência na realização de vistorias deverão ter as habilitações académicas, a formação e a supervisão necessárias para o desempenho das tarefas que estão autorizados a desempenhar. A Comissão, assistida pela Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA, da sigla em inglês), e em cooperação com os Estados-Membros, deverá elaborar um programa facultativo de formação para apoiar as administrações dos Estados de bandeira a este respeito e deverá facilitar a coordenação e o intercâmbio de informações e boas práticas. Esse programa de formação deverá ser mantido atualizado e ter em conta obrigações novas ou adicionais decorrentes dos instrumentos e convenções, como as relacionadas com as novas tecnologias, as questões sociais e outros aspetos relevantes.

(13) 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, facilitará e contribuirá para um avanço tangível no sentido da digitalização marítima na União. Essa base de dados apoiará as necessidades operacionais dos seus utilizadores, em especial os Estados-Membros que não tenham tido condições para desenvolver os seus próprios sistemas de certificados eletrónicos, e contribuirá também para uma utilização mais eficiente dos recursos disponíveis, que são limitados.

([5]) 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).

(14) Para efeitos de monitorização e inspeção, as informações essenciais, como os dados dos navios, os proprietários registados e os seus certificados, deverão estar à disposição de todas as autoridades envolvidas e da Comissão.

(15) Os Estados-Membros deverão continuar a demonstrar a conformidade com os instrumentos obrigatórios da OMI, como requer a Resolução A.1067(28) sobre o enquadramento e os procedimentos do sistema de auditoria dos Estados membros da OMI, na sua versão atualizada, adotado pela OMI em 4 de dezembro de 2013.

(16) A fim de melhorar ainda mais a qualidade dos navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro e assegurar condições de concorrência equitativas entre as administrações dos Estados-Membros, é necessária uma certificação da qualidade dos procedimentos administrativos, que esteja incluída no sistema de gestão da qualidade em conformidade com a ISO ou com normas equivalentes. Deverá abranger as partes operacionais das atividades da administração relacionadas com a vistoria, inspeção do Estado de bandeira, auditoria, verificação e certificação sob a responsabilidade do Estado-Membro enquanto Estado de bandeira, quer se trate de registos nacionais (primeiros registos) ou internacionais (segundos registos ou registos ultramarinos). Além disso, deverão ser clarificadas todas as atividades pertinentes, incluindo os pormenores das responsabilidades, da autoridade, e da inter-relação do pessoal e os meios de comunicação e de prestação de informações 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 tenha um vínculo laboral exclusivo com a 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 no âmbito da Diretiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([6]) às organizações reconhecidas sejam realizadas em conformidade com as instruções do Estado de bandeira e deverá incluir as correspondentes medidas de controlo necessárias. A fim de assegurar a independência do pessoal em causa, os Estados-Membros deverão tomar as medidas adequadas para evitar conflitos de interesses desse pessoal em relação ao trabalho que é chamado a realizar.

(17) Em coordenação com a Organização Internacional do Trabalho (OIT), a Comissão e os Estados-Membros são incentivados a continuar a defender a melhoria das condições de vida e de trabalho dos marítimos.

(18) Deverá ser criado um instrumento eletrónico de comunicação para melhorar ainda mais a recolha coerente de estatísticas pertinentes e de dados e informações marítimas dos Estados-Membros.

(19) 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 Conselho ([7]).

(20) A Comissão deverá criar um fórum que reúna os peritos dos Estados-Membros em matéria 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 boas práticas e quaisquer outras questões relevantes para a execução da Diretiva 2009/21/CE.

(21) A fim de evitar um ónus administrativo desproporcionado na transposição da presente diretiva, os Estados-Membros podem, desde que estejam preenchidas as condições pertinentes, aplicar certas isenções. Os Estados-Membros que não tenham navios que arvorem a sua bandeira abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2009/21/CE não deverão ser obrigados a transpor e aplicar o seu artigo 6.º no que diz respeito à partilha de informações relativas aos navios. Os Estados-Membros que não tenham navios que arvorem a sua bandeira abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2009/21/CE e que tenham encerrado o seu registo para esses navios não deverão ser obrigados a transpor e aplicar a Diretiva 2009/21/CE.

(22) A EMSA deverá prestar apoio à execução da Diretiva 2009/21/CE, nomeadamente através da prestação de formação pertinente aos inspetores, incluindo os responsáveis pelas vistorias, do Estado de bandeira, se tal for solicitado pelos Estados-Membros.

([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]) 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) 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 sua dimensão ou aos seus efeitos, 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.

(24) 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, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. A presente diretiva tem por objetivo:

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 as condições de vida e de trabalho e prevenir a poluição causada pelos navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro.»;

2) 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-Membro cuja bandeira o navio arvora, no caso dos navios sujeitos a certificação e que efetuam qualquer tipo de viagens internacionais.»;

3) 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 a que se aplica uma ou mais convenções, que arvora a bandeira de um Estado-Membro e em relação ao qual é exigido um certificado;»,

b) a alínea e) passa a ter a seguinte redação:

«e) "Auditoria OMI", uma auditoria realizada nos termos do disposto na Resolução A.1067(28) sobre o enquadramento e os procedimentos do sistema de auditoria dos Estados membros da OMI, na sua versão atualizada, adotada pela Organização Marítima Internacional (OMI);»,

c) 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 caráter 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 OMI, com exceção dos pontos 16, 18, 19, 20.3, 21, 29, 30, 31, 32, 34, 38, 39, 40 e 41 dessa parte, na sua versão atualizada;

h) "Inspetor responsável pelas vistorias do Estado de bandeira", um funcionário do setor público, que trabalha exclusivamente para a autoridade competente de um Estado-Membro e que por ela está devidamente autorizado, responsável pelas vistorias, verificações e auditorias a navios e companhias abrangidos pelos instrumentos internacionais obrigatórios pertinentes, ou que efetua tais vistorias, verificações e auditorias, e que cumpre o requisito de independência previsto 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 que por ela está devidamente autorizado, ou

ii) uma pessoa que não tenha um vínculo laboral exclusivo com a autoridade competente de um Estado-Membro e que por ela está 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 previstos no artigo 8.º, n.º 1;

j) "Outro pessoal de assistência à realização de vistorias", as pessoas devidamente autorizadas pela administração do Estado-Membro ou por uma organização reconhecida que atue em nome do Estado-Membro, que podem assistir os inspetores responsáveis pelas vistorias do Estado de bandeira na realização de vistorias, conforme especificado pela administração, e que cumprem os requisitos de comunicação, qualificação e independência previstos 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 em conformidade com os certificados que apresentam.»;

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

«1. Antes de autorizar um navio ao qual tenha sido concedido o direito de arvorar a sua bandeira a operar, o respetivo Estado-Membro assegura que o navio em causa respeita as regras e regulamentações internacionais aplicáveis, incluindo as normas de segurança, sociais e ambientais. As medidas podem ser tomadas por uma organização reconhecida que atue em nome do Estado-Membro, quando tenha sido devidamente autorizada pela autoridade competente para o efeito. Em especial, o Estado-Membro em causa ou a organização reconhecida que atue em nome desse Estado-Membro, conforme aplicável, verifica os registos de segurança do navio utilizando, quando disponíveis, os relatórios de inspeção do Estado de bandeira e os certificados constantes da sua própria base de dados ou, no caso de Estados-Membros que tenham optado por usar a base de dados de informações sobre os navios a que se refere o artigo 6.º-A, dessa base de dados. Se necessário, o Estado-Membro em causa consulta o Estado de bandeira anterior para determinar se as eventuais anomalias ou questões de segurança por ele identificadas continuam por resolver.»;

5) 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 a que elas se referem.

2. Os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para garantir que os navios autorizados a arvorar a sua bandeira cumprem as regras, regulamentações e normas internacionais ao abrigo das convenções, nomeadamente as seguintes:

a) Garantir que os inspetores responsáveis pelas vistorias contratados por organizações reconhecidas possam desempenhar as mesmas funções que os inspetores responsáveis pelas vistorias do Estado de bandeira, quando autorizados para tal pela autoridade competente do Estado-Membro; e

b) Realizar inspeções do Estado de bandeira, com o objetivo de verificar se o estado real do navio está em conformidade com os certificados que apresenta.

As inspeções do Estado de bandeira referidas no primeiro parágrafo, alínea b), podem ser realizadas seguindo uma abordagem baseada no risco, que inclui os seguintes critérios:

i) registos de anomalias e não conformidades detetadas em vistorias, auditorias e verificações obrigatórias efetuadas pelo Estado de bandeira,

ii) relatórios relevantes de investigação de acidentes,

iii) detenções ou avisos de proibição de operação emitidos por uma autoridade de inspeção de um Estado do porto,

iv) ultrapassagem do rácio de anomalias estabelecido por cada Estado-Membro, detetada no âmbito de inspeções pelo Estado do porto,

v) registos de anomalias detetadas em inspeções do Estado de bandeira efetuadas em conformidade com a legislação nacional, conforme considerado adequado por cada Estado-Membro,

vi) outras informações pertinentes consideradas necessárias pelo Estado-Membro.

Os Estados-Membros que sigam uma abordagem baseada no risco asseguram que os navios em relação aos quais não existam dados suficientes disponíveis para o cálculo da classificação de risco sejam inspecionados pelo menos de cinco em anos.

Os Estados-Membros que não sigam uma abordagem baseada no risco efetuam inspeções do Estado de bandeira recorrendo aos seus próprios procedimentos, instruções e informações pertinentes, em conformidade com o Código III. Asseguram que todos os navios sejam inspecionados pelo menos de cinco em cinco anos.

3. Os Estados-Membros asseguram que quaisquer anomalias que exijam a aplicação de medidas corretivas, nomeadamente preocupações de segurança, sociais e ambientais, confirmadas ou detetadas pelas inspeções do Estado de bandeira, efetuadas nos termos do n.º 2, alínea b), 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 com o resultado dessa inspeção.

Artigo 4.º-B

Requisitos de segurança e de prevenção da poluição

1. Cada Estado-Membro assegura que a sua administração dispõe dos recursos adequados à dimensão e ao tipo da sua frota e à aplicação dos processos, procedimentos e recursos administrativos 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, incluindo os responsáveis pelas vistorias, do Estado de bandeira e do outro pessoal de assistência à realização de vistorias, bem como das organizações reconhecidas.

3. Cada Estado-Membro assegura que é desenvolvida ou mantida uma capacidade de avaliação da conceção dos navios e de tomada de decisões técnicas em função da dimensão e do tipo da sua frota.

Artigo 4.º-C

Formação e desenvolvimento das capacidades

1. O pessoal responsável pelas vistorias, inspeções do Estado de bandeira, auditorias e verificações dos navios e das companhias, ou que efetua tais vistorias, inspeções do Estado de bandeira, verificações e auditorias, 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, incluindo os responsáveis pelas vistorias, do Estado de bandeira e mantê-lo atualizado, tendo em conta as obrigações novas ou adicionais decorrentes das convenções.

3. A Comissão, com a assistência da Agência Europeia da Segurança Marítima (EMSA), criada pelo Regulamento (CE) n.º 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho (*), e em cooperação com os Estados-Membros, organiza, se adequado e com base nos pedidos de apoio dos Estados-Membros, ações de formação pertinentes para inspetores, incluindo os responsáveis pelas vistorias, do Estado de bandeira.

(*) 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).»;

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

«*Artigo 5.º*

Detenção de um navio que arvora a bandeira de um Estado-Membro

1. Quando a administração for informada de que um navio que arvora a bandeira do respetivo Estado-Membro foi detido pelo Estado do porto, deve, de acordo com o procedimento que tenha estabelecido para o efeito, verificar se o navio foi objeto das medidas necessárias para dar cumprimento às regulamentações e convenções aplicáveis da OMI.

2. Os Estados-Membros desenvolvem e aplicam um programa adequado de controlo e monitorização, a fim de dar uma resposta atempada às situações a que se refere o n.º 1.»;

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

«*Artigo 6.º*

Informação e intercâmbio eletrónicos

1. Os Estados-Membros asseguram que sejam disponibilizadas em formato eletrónico, na sua versão atualizada, até 6 de janeiro de 2031, as seguintes informações sobre os navios que arvoram a sua bandeira:

a) Certificados oficiais (completos ou provisórios), incluindo datas de vistorias, vistorias adicionais e suplementares, se for caso disso, e auditorias;

b) Identificação dos navios que tenham deixado de arvorar a bandeira do Estado-Membro em causa nos últimos 12 meses.

2. A Comissão desenvolve, mantém e atualiza um portal interoperável digital que proporcione um ponto de acesso único às informações a que se refere o n.º 1 e que permita aos inspetores do Estado de bandeira e aos do Estado do porto dos Estados-Membros acederem a essas informações no exercício das suas funções.

A Comissão disponibiliza esse portal por via eletrónica e gratuitamente aos Estados-Membros.

O portal não pode conter dados pessoais ou informações confidenciais.

A Comissão assegura a interoperabilidade desse portal com a base de dados de informações sobre navios a que se refere o artigo 6.º-A.

O portal deve ser criado até 6 de janeiro de 2028.

3. A Comissão adota atos de execução para definir o funcionamento técnico do portal a que se refere o n.º 2 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 10.º, n.º 2.»;

8) É inserido o seguinte artigo:

«*Artigo 6.º-A*

Base de dados de informações sobre navios

1. A Comissão desenvolve, mantém e atualiza uma base de dados de informações sobre navios que contenha as informações a que se refere o artigo 6.º e que preste serviços aos Estados-Membros no que respeita à emissão e ao controlo de certificados eletrónicos. Essa base de dados de informações sobre navios deve ser criada até 6 de janeiro de 2030. Os Estados-Membros podem ligar-se a essa base de dados. A base de dados pode basear-se na base de dados a que se refere o artigo 24.º da Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (*) 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) Podem transferir para a base de dados de informações sobre navios informações relativas às inspeções do Estado de bandeira efetuadas em conformidade com a presente diretiva, incluindo informações sobre anomalias e certificados; e

b) Podem utilizar a base de dados para emitir, assinar, autenticar, prorrogar e retirar certificados eletrónicos relativos aos seus navios.

Esses Estados-Membros asseguram a compatibilidade e a interoperabilidade das informações a que se refere o primeiro parágrafo com os requisitos dessa base de dados.

3. A Comissão assegura que a base de dados de informações sobre navios permita extrair dados pertinentes no que respeita à execução 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 navios a que se refere o n.º 2, alínea a), do presente artigo e no regime de inspeções previsto na Diretiva 2009/16/CE. Nenhuma disposição da presente diretiva obsta à partilha de tais informações entre as autoridades competentes pertinentes dentro do mesmo Estado-Membro e entre Estados-Membros, bem como com a Comissão ou com a EMSA.

5. A Comissão adota atos de execução para definir o funcionamento técnico da base de dados a que se refere o presente artigo, incluindo as condições para o acesso à informação submetida pelos Os Estados-Membros nos termos do n.º 2 do presente artigo. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 10.º, n.º 2.

(*) 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).»;

9) 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 uma auditoria OMI às respetivas administrações em conformidade com o ciclo adotado pela OMI. Os Estados-Membros publicam os resultados das auditorias, em conformidade com a legislação nacional aplicável em matéria de confidencialidade.

2. A fim de garantir a execução eficaz da presente diretiva e de monitorizar o funcionamento geral do cumprimento, pelo Estado de bandeira, dos deveres legais que incumbem às administrações por força da presente diretiva, a Comissão recolhe as informações necessárias aquando das visitas aos Estados-Membros.»;

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

«*Artigo 8.º*

Sistema de gestão da qualidade e avaliação interna

1. 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, tais como as ISO 9001.

O sistema de gestão da qualidade deve incluir os pormenores das responsabilidades, da autoridade e das inter-relações do pessoal que efetua vistorias, inspeções, auditorias e verificações e do pessoal do Estado de bandeira responsável por gerir, executar e verificar o trabalho que está relacionado com as obrigações do Estado de bandeira e que as afeta. 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 a forma como esse pessoal deve comunicar e prestar informações. O sistema de gestão da qualidade indica as tarefas que podem ser desempenhadas 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 consentâneas com as 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, inspeções, auditorias e verificações e no que respeita à independência em relação ao trabalho a realizar.

O mais tardar em 6 de janeiro de 2028, o sistema de gestão da qualidade deve abranger os aspetos a que se refere o presente número.

2. Os Estados-Membros que figurem na lista de desempenho baixo ou que figurem dois anos consecutivos na lista de desempenho médio, na versão publicada no relatório anual mais recente do Memorando de Acordo de Paris sobre o Controlo dos Navios pelo Estado do Porto ("MA de Paris"), enviam à Comissão, no prazo de quatro meses após a publicação do referido relatório, um relatório sobre o seu desempenho enquanto Estado de bandeira.

O relatório identifica e analisa as principais razões que conduziram às detenções e às anomalias que levaram à inclusão na lista de desempenho baixo ou de desempenho médio.»;

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

«*Artigo 9.º*

Relatórios e revisão

De cinco em cinco anos e, pela primeira vez, até 6 de janeiro de 2028, a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação da presente diretiva.»;

12) São inseridos os seguintes artigos:

«*Artigo 9.º-A*

Intercâmbio de boas práticas e de experiências

A Comissão organiza o intercâmbio de boas práticas e de experiências entre as administrações nacionais dos Estados-Membros e peritos e inspetores do Estado de bandeira, incluindo, se for caso disso, outras partes interessadas, para a execução da presente diretiva.

As administrações dos Estados-Membros, os peritos do Estado de bandeira e os inspetores do Estado de bandeira exploram, em conjunto com a Comissão, a possibilidade de elaborar orientações sobre elementos como a metodologia para efetuar as inspeções do Estado de bandeira, o conteúdo e o formato da comunicação de informações ou o reforço das capacidades.

Artigo 9.º-B

Informações e dados

A Comissão cria um instrumento eletrónico de comunicação para efeitos de recolha de informações e dados dos Estados-Membros ao abrigo da presente diretiva.

Os Estados-Membros informam anualmente a Comissão do número de inspeções do Estado de bandeira efetuadas em conformidade com o artigo 4.º-A, indicando, para cada inspeção do Estado de bandeira, o número OMI do navio, a data e o local.»;

13) 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), criado pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho (*).

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

(*) 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).»;

14) É inserido o seguinte artigo:

«*Artigo 10.º-A*

Alterações às convenções e ao Código III

A Comissão pode excluir alterações às convenções e ao Código III do âmbito de aplicação da presente diretiva, pelo procedimento de verificação da conformidade previsto no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002.»;

15) Ao artigo 11.º, é aditado o seguinte número:

«3. Em derrogação do n.º 1, primeiro parágrafo:

a) Os Estados-Membros que não tenham navios que arvorem a sua bandeira e que sejam abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva podem derrogar a obrigação de transpor e aplicar o artigo 6.º da presente diretiva, desde que essa condição esteja preenchida;

b) Os Estados-Membros que não tenham navios abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente diretiva e que tenham encerrado o seu registo para esses navios podem derrogar a obrigação de transpor e aplicar a presente diretiva, desde que essa condição esteja preenchida.

Qualquer Estado-Membro que tencione recorrer a uma das derrogações a que se refere o primeiro parágrafo notifica a Comissão até 6 de julho de 2027. 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 completamente a presente diretiva.».

Artigo 2.º

Transposição

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 é 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 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.