



Bruxelas, 1.6.2023
COM(2023) 270 final

2023/0164 (COD)

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 2009/18/CE que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SEC(2023) 201 final} - {SWD(2023) 145 final} - {SWD(2023) 146 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

A presente proposta diz respeito a uma alteração da 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 Conselho¹.

A Diretiva 2009/18/CE (a seguir designada por «diretiva») prevê um sistema de investigações de segurança para retirar ensinamentos dos acidentes marítimos e evitar a sua recorrência. Os acidentes marítimos abrangidos pelo âmbito de aplicação da diretiva são investigados para melhorar a segurança marítima e proteger o meio marinho.

Em 2018, no âmbito do seu programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT) e do Programa Legislar Melhor, a Comissão realizou uma avaliação *ex post*² e um balanço de qualidade da legislação no domínio do transporte marítimo³, tendo concluído que, embora a diretiva tenha, em grande medida, alcançado os seus objetivos e proporcionado um valor acrescentado da UE, é necessário atualizá-la e introduzir algumas melhorias. O objetivo geral da revisão da diretiva é melhorar a segurança marítima e a proteção do meio marinho. Afigura-se oportuno atualizar o quadro regulamentar da UE em vigor, a fim de i) manter as regras da UE sempre que necessário e proporcionado; ii) assegurar a sua correta aplicação; e iii) eliminar potenciais sobreposições de obrigações e incoerências entre atos legislativos conexos. O objetivo global é proporcionar um quadro jurídico claro, simples e atualizado que aumente o nível geral de segurança.

Os navios que efetuam viagens internacionais, que incluem viagens entre Estados-Membros, estão sujeitos a convenções internacionais e a determinadas regras da UE. A obrigação de investigar acidentes marítimos ou incidentes de navegação tem origem na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar⁴ (UNCLOS), que impõe ao Estado de bandeira a obrigação de realizar uma investigação.

Posteriormente, a Organização Marítima Internacional (OMI) desenvolveu o Código de Investigação de Acidentes Marítimos⁵. O código exige a realização de uma investigação de segurança em caso de acidentes que impliquem a perda total do navio, a morte ou danos ambientais graves. Recomenda igualmente que o Estado de bandeira de um navio envolvido investigue outros acidentes e incidentes marítimos, caso se considere provável que essa investigação forneça informações que possam ser utilizadas para prevenir futuros acidentes.

A ação da UE no domínio da segurança marítima complementa e dá cumprimento ao quadro internacional. A transposição das regras da OMI para o ordenamento jurídico da UE permite que essas disposições sejam invocadas perante o Tribunal de Justiça Europeu, assegurando a sua aplicação uniforme em toda a UE.

¹ JO L 131 de 28.5.2009, p. 114.

² Documento de trabalho SWD(2018) 232 final.

³ Documento de trabalho SWD(2018) 228 final.

⁴ https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm.

⁵ Código de normas e práticas recomendadas internacionais para uma investigação de segurança num acidente ou incidente marítimo (Código de Investigação de Acidentes Marítimos)

A diretiva vai mais longe do que o Código de Investigação de Acidentes Marítimos da OMI, na medida em que obriga os Estados-Membros a criarem órgãos de investigação de acidentes (OIA) independentes e a estipularem na sua legislação nacional que esses OIA são notificados de acidentes e incidentes marítimos ⁶. Os OIA devem investigar os acidentes em função da sua gravidade, sendo que os «acidentes marítimos muito graves» ⁷ estão sujeitos a uma investigação obrigatória. No que diz respeito ao tipo de navios, o âmbito de aplicação da diretiva é mais amplo do que o texto da OMI, abrangendo os navios de pesca de comprimento igual ou superior a 15 metros e também, em determinadas circunstâncias, as embarcações de recreio. A diretiva prevê igualmente a adoção de uma metodologia comum na condução das investigações e especifica as condições para a realização de investigações paralelas/conjuntas. A diretiva exige que os OIA publiquem relatórios sobre as investigações realizadas (relatórios de investigação de segurança). Devem igualmente notificar a Comissão dos acidentes e incidentes marítimos através de uma base de dados (Plataforma Europeia de Informação sobre Acidentes Marítimos — EMCIP), criada e gerida pela Agência Europeia da Segurança Marítima ⁸ (AESM) para o efeito.

O REFIT e o balanço de qualidade da legislação no domínio do transporte marítimo de 2018 sublinharam a necessidade de assegurar a coerência do quadro regulamentar em todos os Estados-Membros e a fiscalização eficaz do cumprimento das obrigações internacionais de forma uniforme e harmonizada. As deficiências da atual diretiva e da sua aplicação pelos Estados-Membros resultantes de desafios em termos de recursos, pessoal e conhecimentos especializados foram frequentemente apontadas como problemáticas.

Para além da necessidade de atualizar a diretiva para ter em conta as mudanças jurídicas, ambientais e tecnológicas ocorridas desde a sua adoção, é igualmente necessário ter em conta os ensinamentos retirados da sua aplicação. Na avaliação *ex post*, foi também suscitada a questão da não aplicabilidade do acervo em matéria de segurança marítima a uma determinada categoria de navios (navios de pesca) que operam nas águas da UE, bem como as sérias preocupações de segurança associadas a este tipo de navio.

Tendo em conta os resultados da avaliação *ex post* e do balanço de qualidade da legislação no domínio do transporte marítimo, e com o objetivo geral de melhorar a segurança e a proteção do ambiente, simplificando simultaneamente o quadro regulamentar da UE e ajudando os Estados-Membros a cumprirem as suas responsabilidades regulamentares a nível da UE e internacional, foi elaborada uma proposta de alteração da Diretiva 2009/18/CE. Os objetivos específicos da sua revisão são os seguintes:

- a proteção dos navios de pesca, da sua tripulação e do ambiente. Os navios de pesca de menor dimensão, com um comprimento inferior a 15 metros, não estão abrangidos pelo atual âmbito de aplicação da diretiva, o que significa que os acidentes que envolvem vítimas mortais e perdas de navios não são investigados de forma sistemática e harmonizada em toda a União Europeia,

⁶ Esta obrigação abrange os acidentes e incidentes que envolvam navios que arvoem bandeira de um dos Estados-Membros, que ocorram no mar territorial ou nas águas interiores dos Estados-Membros, ou impliquem outros interesses legítimos dos Estados-Membros. O mar territorial é uma zona de mar adjacente que se estende até um limite que não ultrapassa 12 milhas marítimas (22 km) medidas a partir da linha de base (normalmente, a linha da baixa-mar ao longo da costa) de um Estado costeiro. As águas interiores são as águas situadas no interior da linha de base do mar territorial de um país. As águas interiores podem incluir rios e canais, bem como portos e barras (artigo 6.º da Diretiva relativa à investigação de acidentes).

⁷ Tal como definidos no Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI, a que se refere o artigo 3.º, ponto 2, alínea b), da Diretiva relativa à investigação de acidentes.

⁸ www.emsa.europa.eu.

- clarificar as definições e o texto jurídico para que os órgãos de investigação de acidentes dos Estados-Membros investiguem todos os acidentes que necessitam de ser investigados de forma atempada e harmonizada,
- reforçar a capacidade dos OIA para realizar investigações de acidentes de forma atempada, especializada e independente — incluindo sobre tecnologias e combustíveis renováveis e hipocarbónicos,
- atualizar uma série de definições e referências a legislação da UE e a regulamentos da OMI pertinentes, a fim de garantir a clareza e a coerência.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

A proposta é plenamente coerente com a Diretiva 2009/16/CE⁹ relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto e com a Diretiva 2009/21/CE¹⁰ relativa às obrigações do Estado de bandeira. As três diretivas — que estão, todas elas, a ser alteradas ao mesmo tempo — devem ser coerentes entre si e qualquer proposta de alteração de uma delas deve ter em conta as outras duas diretivas e o quadro regulamentar internacional mais vasto. Os ensinamentos retirados das investigações de segurança e as recomendações de segurança delas resultantes podem ajudar os Estados de bandeira e as organizações reconhecidas que atuam em seu nome a melhorar o perfil de segurança dos navios sob a sua responsabilidade.

- **Coerência com outras políticas da UE**

A proposta cumpre o Programa Legislar Melhor da Comissão, assegurando que a legislação em vigor é simples e clara, não cria encargos desnecessários e acompanha a evolução política, social e tecnológica. A presente proposta de alteração, bem como as propostas respeitantes às outras diretivas relativas à segurança marítima, também integram e interagem de forma significativa com o acervo mais vasto em matéria de segurança marítima, que inclui elementos como o sistema de acompanhamento e de informação do tráfego de navios da UE (SafeSeaNet)¹¹, o regulamento que institui a AESM¹², a diretiva relativa à segurança dos navios de pesca¹³, a legislação da UE relacionada com organizações reconhecidas¹⁴, a Diretiva-Quadro Estratégia Marinha¹⁵ e outra legislação ambiental da UE¹⁶.

A presente proposta é coerente e contribui para o objetivo de neutralidade climática da UE até 2050, tal como estabelecido no artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho que cria o regime da UE para alcançar a neutralidade climática¹⁷.

⁹ JO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

¹⁰ JO L 131 de 28.5.2009, p. 132.

¹¹ Diretiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10)

¹² JO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

¹³ JO L 34 de 9.2.1998, p. 1.

¹⁴ Regulamento (CE) n.º 391/2009 relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção dos navios (JO L 131 de 28.5.2009, p. 11) e Diretiva 2009/15/CE relativa às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios e para as atividades relevantes das administrações marítimas (JO L 131 de 28.5.2009, p. 47).

¹⁵ JO L 164 de 25.6.2008, p. 19.

¹⁶ Nomeadamente a Diretiva 92/43/CEE («Diretiva *Habitats*»), a Diretiva 2009/147/CE («Diretiva Aves da UE») e a Diretiva (UE) 2019/904 («Diretiva Plásticos de Uso Único»).

¹⁷ JO L 243 de 9.7.2021, p. 1.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

- **Base jurídica**

A base jurídica da diretiva de alteração é o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE, que prevê medidas destinadas a melhorar a segurança dos transportes e disposições específicas para o transporte marítimo.

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

Uma vez que, nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do TFUE, os instrumentos internacionais em matéria de investigação de acidentes no setor do transporte marítimo são da competência exclusiva da UE, o princípio da subsidiariedade não se aplica nem a esses instrumentos nem às regras da UE que aplicam esses acordos. Mesmo que tal não fosse o caso, os Estados-Membros, agindo individualmente, não seriam capazes de resolver todos os problemas identificados e, se o fizessem, tal conduziria à fragmentação da legislação e a uma potencial distorção do mercado interno. Para evitar um quadro jurídico tão fragmentado, é necessária uma ação da UE.

Todos os Estados-Membros são afetados pela diretiva enquanto Estados de bandeira, Estados costeiros ou Estados legitimamente interessados.

- **Proporcionalidade**

A proposta foi elaborada para acompanhar os últimos desenvolvimentos internacionais e para dar resposta aos resultados dos exercícios REFIT acima referidos. A Comissão realizou igualmente uma avaliação de impacto destinada a identificar e avaliar medidas alternativas para alcançar os mesmos objetivos.

O objetivo da alteração proposta é melhorar a segurança marítima, investigando acidentes e aprendendo com eles, a fim de evitar a ocorrência de acidentes semelhantes no futuro. O alargamento do âmbito de aplicação de modo a abranger certos tipos de acidentes que envolvam navios de pesca de menor dimensão é considerado proporcionado. Os custos adicionais necessários para que os OIA investiguem acidentes marítimos muito graves (AMMG) que envolvam navios de pesca de comprimento inferior a 15 metros afiguram-se limitados, especialmente quando comparados com as potenciais melhorias em matéria de segurança. A alteração assegurará que o atual elevado nível de segurança não seja comprometido e deverá melhorar a segurança no setor das pescas.

- **Escolha do instrumento**

Uma vez que apenas é necessário efetuar várias alterações no que diz respeito à Diretiva 2009/18/CE, o instrumento jurídico mais adequado é uma diretiva modificativa.

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

- **Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente**

O balanço de qualidade revelou que os principais objetivos da diretiva estão, de um modo geral, a ser atingidos e continuam a ser extremamente pertinentes. Sem a Diretiva Investigação de Acidentes, é pouco provável que os 16 OIA criados desde 2009 tivessem sido instituídos. Com efeito, antes de 2009, a maioria dos Estados realizava investigações principalmente no contexto da ação penal, ou não realizava quaisquer investigações. A criação de OIA impulsionou as investigações de acidentes por razões de segurança, sendo dedicada especial atenção à independência e à formulação de recomendações de segurança para efeitos de prevenção de acidentes. Além disso, a avaliação concluiu

que a diretiva proporciona um quadro coerente para a investigação de acidentes marítimos, garantindo assim que essas investigações sejam realizadas de forma uniforme e harmonizada em toda a UE.

O caráter obrigatório da diretiva conduziu à harmonização da comunicação de acidentes e incidentes, uma vez que é necessário cumprir um conjunto normalizado de requisitos. A conclusão geral da avaliação baseada na avaliação da pertinência, da eficácia, da eficiência, da coerência e do valor acrescentado da UE foi que a diretiva correspondeu, em grande medida, às expectativas, alcançando benefícios a nível da UE.

No entanto, as deficiências do atual quadro estratégico resultantes de desafios em termos de recursos, pessoal e conhecimentos especializados foram frequentemente apontadas como problemáticas.

- **Consultas das partes interessadas**

As principais atividades de consulta incluíram:

- três rondas de entrevistas com representantes das principais partes interessadas a nível da UE, organizadas pelo consultor responsável pelo estudo de apoio externo, realizadas intermitentemente entre fevereiro de 2021 e novembro de 2021, para recolher informações específicas, em especial para apoiar e aperfeiçoar a definição global do problema e possíveis opções estratégicas,
- um inquérito específico às partes interessadas organizado pelo consultor responsável pelo estudo de apoio externo, realizado entre junho e novembro de 2021, para recolher informações específicas, em especial para aperfeiçoar a definição do problema, o cenário de base e, sempre que possível, a avaliação dos impactos de eventuais medidas estratégicas,
- atividades de consulta adicionais organizadas pela DG MOVE e pelo consultor responsável pelo estudo de apoio externo para recolher os pontos de vista dos Estados-Membros e das principais partes interessadas sobre as várias medidas estratégicas, bem como para validar os resultados emergentes e finais do estudo de apoio da avaliação de impacto destinada a quantificar os impactos. Estas atividades tiveram lugar durante reuniões do comité de diálogo setorial da UE sobre os transportes marítimos (16 de abril de 2021, 23 de setembro de 2021 e 16 de dezembro de 2021), do comité de diálogo setorial da UE sobre a pesca marítima (29 de janeiro de 2021, 8 de março de 2021 e 16 de novembro de 2021), do comité de diálogo setorial da UE sobre os portos (19 de novembro de 2021), reuniões do quadro permanente de cooperação de OIA (10 de março de 2021, 18 de junho de 2021, 29 de agosto de 2021, 22 de setembro de 2021 e 7 de outubro de 2021), uma reunião informal dos diretores dos transportes marítimos da UE/EEE (30 de novembro de 2021) e reuniões do Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios da UE (17 de maio de 2021 e 11 de novembro de 2021). Foi igualmente organizado um seminário de validação final para validar as conclusões do estudo de apoio, no qual participaram representantes dos Estados-Membros e da indústria (20 de janeiro de 2022).
- Tendo em conta a natureza altamente técnica do dossiê, não foi realizada uma consulta pública. No entanto, foi dada ao público em geral a oportunidade de se pronunciar sobre esta iniciativa, através de um anúncio publicado na página Web da DG MOVE e de uma caixa de correio partilhada específica. Foi recebida uma contribuição de uma associação de armadores relacionada com a investigação de acidentes, que se congratulou com a redução dos encargos administrativos e o eventual apoio da AESM aos OIA.

As informações recolhidas junto das partes interessadas foram fundamentais para permitir à Comissão aperfeiçoar a conceção das opções estratégicas a fim de avaliar os seus impactos económicos, sociais e ambientais, compará-las e determinar qual a opção suscetível de maximizar o rácio benefícios/custos para a sociedade e assegurar um mecanismo mais eficaz e eficiente para investigar os acidentes marítimos em toda a UE. As conclusões desses processos complementaram a pesquisa documental realizada no âmbito do estudo de apoio externo.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

A presente análise baseia-se principalmente nos dados recolhidos durante a avaliação *ex post* de 2018 e o balanço de qualidade da legislação no domínio do transporte marítimo acima referidos.

Para além dos dados recolhidos e da consulta, a elaboração da presente proposta exigiu o contributo de peritos técnicos e jurídicos para a formulação concreta de definições técnicas e para assegurar uma redação jurídica clara. Estes conhecimentos especializados foram obtidos junto da Comissão, da AESM e do quadro permanente de cooperação de OIA. O documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha a proposta contém informações pormenorizadas sobre este aspeto.

- **Avaliação de impacto**

A proposta assenta nos resultados de uma avaliação de impacto baseada num estudo de apoio realizado por um consultor externo com conhecimentos específicos neste domínio.

A avaliação de impacto analisou as várias opções políticas de revisão da diretiva, com base nos seguintes princípios orientadores:

- (1) A necessidade de alinhamento com os instrumentos internacionais e de clareza em definições problemáticas ou ambíguas;
- (2) O âmbito do apoio prestado pela AESM aos Estados-Membros no cumprimento das suas obrigações em matéria de investigação e de comunicação de informações nos termos da diretiva e do direito internacional;
- (3) O potencial para resolver o problema específico dos acidentes que envolvem navios de pesca de menor dimensão.

Estes princípios refletem-se nos objetivos políticos descritos a seguir.

A opção A propõe várias alterações à diretiva para melhorar a segurança marítima e a prevenção da poluição. De acordo com esta opção, o âmbito de aplicação permaneceria o mesmo e os órgãos de investigação de acidentes (agora designados «autoridades de investigação de segurança marítima», em consonância com a terminologia da OMI) continuariam a ter a flexibilidade de que dispõem atualmente. No que diz respeito aos navios de pesca, esta opção propõe uma medida não regulamentar, em que se recomenda aos Estados-Membros que comuniquem informações sobre AMMG. Esta opção estratégica, juntamente com todas as outras, exige a criação de um sistema de gestão da qualidade (SGQ) para garantir uma gestão eficaz dos recursos por cada autoridade de investigação e o rigor dos relatórios das investigações de segurança.

A opção B procura conciliar uma maior harmonização através de definições mais claras com um requisito adicional limitado para os navios de pesca de menor dimensão. No que diz respeito aos navios de pesca, a diretiva seria alterada para impor aos Estados-Membros a obrigação de comunicar à EMCIP

todas as vítimas mortais e perdas de navios que envolvam navios de pesca de comprimento inferior a 15 metros. As questões de alinhamento e clarificação seriam resolvidas através da alteração da diretiva. No contexto da assistência prestada às autoridades de investigação dos Estados-Membros na realização de (e na comunicação de informações sobre) investigações de acidentes, o papel de apoio da AESM não é alargado para além do que está atualmente previsto na legislação em vigor. O ónus da comunicação de informações imposto às autoridades de investigação é, de certo modo, atenuado pelo alargamento do leque de autoridades competentes que podem comunicar informações à base de dados.

A opção C é a mais ambiciosa em termos de aumento dos requisitos administrativos e de investigação aplicáveis às autoridades de investigação. Relativamente aos navios de pesca, esta opção obrigará as autoridades de investigação não só a comunicar as vítimas mortais e as perdas de navios de pesca de menor dimensão, mas também a realizar, pelo menos, uma avaliação preliminar para determinar se é possível retirar ensinamentos e se é necessário realizar uma investigação completa. A avaliação de impacto concluiu que a opção estratégica preferida é a opção C, dado ser a mais eficaz. Embora a opção C tenha os custos adicionais mais elevados, se compararmos os custos com os benefícios, a opção C é aquela que terá o maior impacto em termos de melhoria da segurança marítima.

A presente proposta é acompanhada de um relatório de avaliação de impacto¹⁸, cujo projeto foi apresentado ao Comité de Controlo da Regulamentação (CCR) em abril de 2022. O CCR emitiu um parecer positivo e o relatório de avaliação de impacto foi revisto em conformidade com as recomendações do CCR. As observações do CCR são abordadas no documento de trabalho dos serviços da Comissão que acompanha a presente proposta legislativa.

- **Aplicação da abordagem «entra um, sai um»**

Não se preveem custos administrativos adicionais para as empresas ou para os cidadãos.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

A iniciativa tem uma dimensão REFIT em termos de alinhamento e simplificação da legislação em matéria de segurança, de melhoria do perfil de segurança, em especial do segmento dos pequenos navios de pesca, e de assistência aos OIA dos Estados-Membros no desempenho das suas funções de investigação e de comunicação de informações.

Além disso, a opção estratégica preferida inclui elementos de simplificação, na medida em que aumentará a eficiência dos OIA nacionais ao proporcionar clareza sobre as situações em que é necessário realizar investigações, os OIA deixarão de ter de realizar uma avaliação preliminar dos acidentes graves e podem delegar noutras autoridades competentes a possibilidade de introduzir dados na base de dados EMCIP. A prestação de assistência complementar da AESM aos OIA que solicitem apoio operacional deverá também melhorar a qualidade e a quantidade das investigações realizadas, bem como aumentar a sua harmonização e normalização em toda a UE.

- **Direitos fundamentais**

A proposta não tem implicações na proteção dos direitos fundamentais.

¹⁸ SWD(2023) 145.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

Os custos anuais adicionais estimados para o orçamento da UE ascendem a cerca de 1,88 milhões de EUR por ano em 2030 e a 1,93 milhões de EUR por ano em 2050. O impacto orçamental da proposta é descrito mais pormenorizadamente na ficha financeira legislativa anexa à presente proposta para fins de informação. O impacto orçamental da proposta já está contemplado na proposta da Comissão de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à Agência Europeia da Segurança Marítima e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1406/2002.

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

5. OUTROS ELEMENTOS

- **Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações**

Foram identificadas disposições de controlo e informação adequadas. A AESM desempenha um papel importante neste processo, uma vez que é responsável pelo desenvolvimento e funcionamento dos sistemas de dados eletrónicos para o transporte marítimo.

A aplicação pode ser acompanhada através da monitorização da base de dados EMCIP pela Comissão e/ou pela AESM, a fim de verificar se as investigações estão a ser realizadas de forma atempada e eficaz e se os dados relativos à notificação de acidentes ou incidentes marítimos previstos no anexo II da diretiva e os relatórios das investigações de segurança são carregados na base de dados. A AESM realiza igualmente ciclos de visitas aos Estados-Membros para verificar as operações no terreno, no âmbito do seu papel de apoio à Comissão¹⁹. Os Estados-Membros terão de dispor de um sistema de gestão da qualidade (SGQ) para certificar que a sua organização, políticas, processos, recursos e documentação são adequados para alcançar os seus objetivos. Este terá de ser certificado e posteriormente sujeito a auditorias periódicas. As autoridades de investigação terão de partilhar com a Comissão/AESM os resultados das auditorias anuais realizadas pelo organismo acreditado, de modo que a autoridade de investigação possa conservar a sua certificação do SGQ.

Dado que o ciclo completo das visitas de controlo da AESM deve durar cinco anos²⁰, propõe-se que o ciclo de avaliação da diretiva seja fixado em intervalos de dez anos.

- **Documentos explicativos (para as diretivas)**

Não são necessários documentos explicativos, uma vez que a proposta tem por objetivo simplificar e clarificar o regime vigente.

- **Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta**

O artigo 1.º do projeto de diretiva de alteração constitui a sua parte principal e contém alterações a numerosas disposições da Diretiva 2009/18/CE.

Cumprimento do Código de Investigação de Acidentes Marítimos da OMI

¹⁹ A AESM efetua essas visitas nos termos do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1406/2002 que institui a Agência Europeia da Segurança Marítima no âmbito das suas funções principais; por conseguinte, não se preveem custos adicionais.

²⁰ Tal como previsto na metodologia para as visitas da AESM aos Estados-Membros, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

Algumas definições e referências são atualizadas para ter em conta alterações do quadro regulamentar internacional. Concretamente, a referência ao Código de Investigação de Acidentes Marítimos da OMI é atualizada, algumas definições constantes do artigo 3.º da diretiva, que devem ser entendidas à luz das definições constantes do referido código, são igualmente atualizadas e a referência a acidentes graves, que foi retirada desse código e é referida no artigo 3.º, ponto 3, é suprimida. Na sequência da adoção do Código de Investigação de Acidentes Marítimos da OMI, são introduzidas várias outras alterações nas disposições jurídicas, nomeadamente a alteração da designação do «órgão de investigação» para «autoridade de investigação de segurança marítima».

Apresentam-se a seguir as alterações substantivas introduzidas na diretiva.

Finalidade e âmbito de aplicação

No ponto 2, o artigo 2.º, n.º 2, alínea d), é suprimido, sendo o âmbito de aplicação da diretiva parcialmente alargado a todos os navios de pesca, incluindo os de comprimento inferior a 15 metros.

Definições

O ponto 3 também atualiza uma série de definições que se têm revelado problemáticas ou que remetem para legislação da UE obsoleta. Em primeiro lugar, as referências a «*ferry ro-ro*» e a «embarcação de passageiros de alta velocidade» são atualizadas para ter em conta alterações da legislação da UE, sendo o comprimento de um navio de pesca especificado como o comprimento de fora a fora, em conformidade com o artigo 2.º do Regulamento (UE) 2017/1130. É igualmente abordada a questão dos ferimentos não mortais que, algum tempo após a ocorrência do acidente marítimo que os provocou, resultam em morte. A fim de fornecer orientações claras sobre o prazo máximo para lançar uma investigação e, assim, assegurar uma abordagem harmonizada em toda a União, a diretiva é alterada de modo a incluir um prazo claro (ou seja, 30 dias após a ocorrência do acidente, tal como acontece noutros modos de transporte).

Dever de proceder à investigação e autoridades de investigação

O ponto 5 introduz alterações no dever de proceder à investigação e prevê que, no caso de um acidente marítimo muito grave (perda do navio e/ou vítima mortal) que envolva um navio de pesca de comprimento inferior a 15 metros, os Estados-Membros são obrigados a efetuar, pelo menos, uma avaliação preliminar para determinar se deve ser realizada uma investigação de segurança.

Além disso, uma vez que o conceito de acidente grave foi abolido a nível da OMI, é igualmente abolido o correspondente dever de proceder a uma avaliação preliminar desses acidentes imposto pela diretiva. Por último, a diretiva é alterada no sentido de fornecer orientações em relação a acidentes que envolvam navios que se encontrem em portos.

Nos termos do ponto 8, os Estados-Membros devem estabelecer um sistema de gestão da qualidade (SGQ) para a respetiva autoridade de investigação de segurança marítima. Esta medida deverá melhorar a qualidade das investigações de acidentes, a gestão dos recursos disponíveis em função do volume de trabalho e, em especial, os relatórios escritos. A administração do Estado de bandeira está sujeita a um dever semelhante, por força do artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2009/21/CE relativa às obrigações do Estado de bandeira.

Base de dados europeia dos acidentes marítimos

O ponto 14 diz respeito às obrigações dos Estados-Membros em matéria de comunicação de informações à Plataforma Europeia de Informação sobre Acidentes Marítimos (EMCIP). Estão previstas duas alterações: em primeiro lugar, especifica as obrigações dos Estados-Membros em relação aos AMMG que envolvam navios de pesca de comprimento inferior a 15 metros. Em segundo lugar, a diretiva é adaptada de modo que todos os acidentes e incidentes marítimos que não sejam considerados AMMG possam ser notificados à EMCIP por uma autoridade competente de um Estado-Membro devidamente designada diferente da autoridade de investigação de segurança marítima. Atualmente, só a autoridade de investigação de segurança marítima pode proceder a notificações à EMCIP, o que é visto por alguns Estados-Membros como um encargo significativo em termos de recursos. Além disso, a AESM e a Comissão devem poder introduzir dados na base de dados EMCIP. Esta possibilidade permitirá que as autoridades de investigação se concentrem nas suas funções de investigação e terá em conta o facto de as autoridades de investigação nem sempre terem acesso a este tipo de gestão de dados, uma vez que as estatísticas pertinentes são recolhidas, utilizadas e geridas por outras autoridades competentes do mesmo Estado-Membro.

Prestação de apoio e formação pela AESM

O ponto 15 prevê a possibilidade de a AESM prestar apoio às autoridades de investigação dos Estados-Membros da UE, a fim de as ajudar a cumprirem melhor as suas responsabilidades ao abrigo da diretiva. Muitos OIA carecem dos recursos suficientes para dispor de um perito em todas as disciplinas especializadas. Com base nesta disposição, a AESM poderia disponibilizar um grupo de peritos de diferentes disciplinas que poderia prestar apoio a qualquer autoridade de investigação que o solicite. Do mesmo modo, o equipamento especializado pode ser muito dispendioso e a maioria dos OIA não dispõe de verbas para adquirir esse equipamento. Por conseguinte, a AESM poderia disponibilizar ou emprestar ferramentas e equipamento especializados às autoridades de investigação. Desta forma, o equipamento pode ser adquirido a nível central, em vez de todas as autoridades de investigação serem obrigadas a fazê-lo, o que proporcionaria economias de escala a nível da União.

No que diz respeito à formação, a AESM poderia desempenhar um papel na sensibilização para os novos desenvolvimentos, na divulgação de informações e na organização de debates e cursos de formação sobre temas como os combustíveis renováveis e hipocarbónicos, as novas tecnologias digitais e os desenvolvimentos relevantes a nível da OMI. Além disso, a AESM poderia prestar formação específica sobre a utilização de tecnologias de investigação, equipamento e novas tecnologias relacionadas com os desenvolvimentos no setor do transporte marítimo.

Competência para alteração

O ponto 17 esclarece que, embora a referência ao Código de Investigação de Acidentes Marítimos da OMI diga respeito à versão mais recente, está, no entanto, sujeita à cláusula geral de não regressão, nos termos da qual, se ocorrerem alterações a nível internacional, as garantias proporcionadas pelo instrumento da UE manter-se-ão, pelo menos, no nível atual.

Reexame da aplicação e revogação de outra legislação da UE

O ponto 18 estabelece que a Comissão procederá ao reexame da aplicação da diretiva alterada dez anos após a sua adoção. Este prazo tem em conta o tempo necessário para a transposição e o facto de os ciclos de visitas de avaliação da AESM aos Estados-Membros terem uma duração mínima de cinco anos.

O ponto 19 prevê a revogação do Regulamento (UE) n.º 1286/2011 da Comissão, de 9 de dezembro de 2011, que adota uma metodologia comum para a investigação de acidentes e incidentes marítimos. Em 4 de dezembro de 2013, a OMI adotou diretrizes destinadas a auxiliar os investigadores na aplicação do Código de Investigação de Acidentes Marítimos [Resolução A.1075 (28)], que descrevem uma metodologia pormenorizada para a investigação de acidentes e incidentes marítimos. Por conseguinte, deixou de ser necessária a metodologia comum estabelecida no Regulamento (UE) n.º 1286/2011 da Comissão.

Proposta de

DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

que altera a Diretiva 2009/18/CE que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo

(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 Europeu²¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho²³ estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo e prevê um sistema de investigações de segurança. Os acidentes marítimos abrangidos pelo âmbito de aplicação da referida diretiva são investigados por órgãos de investigação independentes estabelecidos nos Estados-Membros com o objetivo de melhorar a segurança marítima e de proteger o meio marinho, retirando ensinamentos de acidentes ocorridos no passado para evitar a sua recorrência no futuro.
- (2) Desde a entrada em vigor da Diretiva 2009/18/CE, registaram-se alterações no quadro regulamentar internacional e avanços tecnológicos. Importa ter em conta essas alterações e avanços, bem como a experiência adquirida com a aplicação da Diretiva 2009/18/CE.
- (3) A Diretiva 2009/18/CE faz referência a uma série de textos jurídicos adotados pela Organização Marítima Internacional (OMI) que foram revogados, alterados ou revistos desde a sua entrada em vigor. É o caso do «Código de Investigação de Acidentes e Incidentes Marítimos da OMI» [Resolução A.849(20) da OMI, de 27 de novembro de 1997], que foi revogado pelo «Código de Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para uma Investigação de Segurança de um Acidente ou Incidente Marítimo (Código de Investigação de

²¹ JO C de , p. .

²² JO C de , p. .

²³ JO L 131 de 28.5.2009, p. 114.

Acidentes Marítimos)» [Resolução MSC 255(84), de 16 de maio de 2008] com a Resolução A.1075(28) que adota as Diretrizes destinadas a auxiliar os investigadores na aplicação do Código de Investigação de Acidentes Marítimos [Resolução MSC.255(84)].

- (4) O Código de Investigação de Acidentes Marítimos da OMI introduz novas definições, como a definição de «autoridade de investigação de segurança marítima», enquanto outros conceitos são suprimidos, como o de «acidente grave». Essas regras deverão ser inseridas na Diretiva 2009/18/CE.
- (5) A Diretiva 2009/18/CE faz igualmente referência à Circular MSC/MEPC. 3/Circ.3 da OMI, de 2008, que foi substituída pela Circular MSC-MEPC. 3/circ.4/rev.1 «Relatórios sobre acidentes e incidentes marítimos, Procedimentos de comunicação de informações revistos e harmonizados», de 18 de novembro de 2014.
- (6) As Diretrizes da OMI destinadas a auxiliar os investigadores na aplicação do Código de Investigação de Acidentes Marítimos [A.1075(28)], adotadas em 4 de dezembro de 2013, fornecem conselhos práticos para a investigação sistemática de acidentes e incidentes marítimos e facilitam o desenvolvimento de medidas eficazes de análise e prevenção. É conveniente que essas diretrizes sejam incluídas na Diretiva 2009/18/CE.
- (7) Atualmente, os navios de pesca de comprimento inferior a 15 metros estão excluídos do âmbito de aplicação da Diretiva 2009/18/CE, pelo que a realização de investigações de acidentes marítimos que envolvem esses navios de pesca não é sistemática nem está harmonizada. Esses navios viram-se com mais facilidade e a queda de membros da tripulação à água é relativamente comum. Por conseguinte, é necessário proteger esses navios de pesca, a sua tripulação e o ambiente, prevendo a realização de uma avaliação preliminar dos acidentes marítimos muito graves que envolvam navios de pesca com menos de 15 metros de comprimento, a fim de determinar se as autoridades devem abrir uma investigação de segurança.
- (8) Algumas definições constantes da Diretiva 2009/18/CE não são claras. É importante estabelecer a definição do comprimento de um navio de pesca, especialmente quando a abordagem e as obrigações das autoridades de investigação de segurança marítima variam consoante o comprimento do navio de pesca.
- (9) O Código de Investigação de Acidentes Marítimos da OMI refere um acontecimento ou uma sequência de acontecimentos «diretamente relacionados com as operações de um navio». Este conceito é objeto de divergências significativas e deve ser clarificado. Essa divergência afeta as ações das autoridades de investigação de acidentes, em especial no que diz respeito aos acidentes nos portos, às possibilidades de realizar investigações conjuntas e à recolha de dados sobre acidentes e investigações.
- (10) O Código de Investigação de Acidentes Marítimos da OMI dispõe que, em caso de acidente marítimo muito grave, a autoridade marítima é obrigada a efetuar uma investigação. No entanto, não existem orientações quanto ao prazo em que a morte tem de ocorrer após o acidente para que se considere que dá origem a um acidente marítimo muito grave e, portanto, tenha de ser investigada. Por conseguinte, a Diretiva 2009/18/CE deve fornecer essas orientações.
- (11) O pessoal disponível, bem como os recursos operacionais, das autoridades de investigação de segurança marítima dos Estados-Membros variam significativamente, o resulta na ineficiência e incoerência da comunicação de informações e das investigações sobre acidentes marítimos. Por conseguinte, a Comissão, com a assistência da Agência Europeia da Segurança Marítima

(AESM), deve prestar apoio analítico altamente especializado durante uma investigação individual (competências não técnicas), e disponibilizar ferramentas e equipamentos analíticos.

- (12) À luz do que foi dito, a AESM deve organizar ações de formação sobre técnicas específicas e novos desenvolvimentos e tecnologias que possam ser relevantes para a investigação de acidentes no futuro. Essa formação deve centrar-se, nomeadamente, em combustíveis renováveis e hipocarbónicos, que são particularmente relevantes no contexto do pacote Objetivo 55, e na automatização, bem como nas regras do Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados (RGPD).
- (13) A fim de melhorar a qualidade das investigações de acidentes, é conveniente que os Estados-Membros desenvolvam um sistema de gestão da qualidade (SGQ) para as autoridades de investigação de segurança marítima.
- (14) A fim de assegurar condições uniformes para a execução das disposições da presente diretiva no que respeita à lista de textos da OMI no seu âmbito de aplicação, 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 ⁽²⁴⁾.
- (15) Tendo em conta o ciclo completo de visitas realizadas pela AESM aos Estados-Membros para acompanhar a aplicação da presente diretiva, a Comissão deve avaliar a aplicação da mesma o mais tardar [*dez anos após a data de entrada em vigor referida no artigo 23.º*] e apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre essa avaliação. Os Estados-Membros deverão cooperar com a Comissão para recolher todas as informações necessárias para essa avaliação.
- (16) Em conformidade com o princípio da proporcionalidade, é necessário e adequado, para a realização do objetivo básico de melhorar a segurança marítima e a proteção do meio marinho, estabelecer regras sobre a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo. A presente diretiva não excede o necessário para atingir os objetivos previstos, em cumprimento do artigo 5.º, n.º 4, do Tratado da União Europeia.
- (17) A Diretiva 2009/18/CE deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,

APROVARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

Alteração da Diretiva 2009/18/CE

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

- (1) No artigo 1.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:
«2. As investigações efetuadas nos termos da presente diretiva não têm por objetivo apurar a responsabilidade nem imputar a culpa. Todavia, os Estados-Membros devem assegurar que a autoridade de investigação de segurança marítima (a seguir designada “autoridade de investigação”) não se abstenha de comunicar todas as causas do acidente ou incidente

²⁴ 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).

marítimo, dado que os resultados podem permitir a identificação de faltas ou a atribuição de responsabilidade.»

(2) O artigo 2.º, n.º 2, é alterado do seguinte modo:

(a) A alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Navios sem propulsão mecânica, navios de madeira de construção primitiva e embarcações de recreio que não se dediquem ao comércio, exceto se forem utilizados para fins comerciais.»

(b) É suprimida a alínea d).

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

«*Artigo 3.º*

Definições

Para efeitos da presente diretiva:

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

2. “Diretrizes da OMI destinadas a auxiliar os investigadores na aplicação do Código de Investigação de Acidentes Marítimos” são as diretrizes adotadas na Assembleia da OMI pela Resolução A.1075(28) de 4 de dezembro de 2013.

3. Os termos a seguir enumerados têm a definição que lhes é dada no Código de Investigação de Acidentes Marítimos da OMI:

- a) “Acidente marítimo”;
- b) “Acidente marítimo muito grave”;
- c) “Incidente marítimo”;
- d) “Investigação de segurança marítima”;
- e) “Autoridade de investigação de segurança marítima”;
- f) “Estado investigador de segurança marítima”;
- g) “Estado legitimamente interessado”;
- h) “Lesão grave”.

4. “Diretrizes da OMI sobre o tratamento justo dos marítimos em caso de acidente marítimo” são as diretrizes anexas à Resolução LEG.3(91) do Comité Jurídico da OMI, de 27 de abril de 2006, tal como aprovadas pelo Conselho de Administração da Organização Internacional do Trabalho na sua 296.ª sessão, de 12 a 16 de junho de 2006.

5. Os termos “*ferry ro-ro*” e “embarcação de passageiros de alta velocidade” têm a definição que lhes é dada no artigo 2.º da Diretiva (UE) 2017/2110 ²⁵.
 6. “Sistema de registo dos dados de viagem” (a seguir designado “VDR”) tem a definição que lhe é dada na Resolução MSC.333(90) do Comité de Segurança Marítima da OMI na sua versão atualizada.
 7. “Recomendação de segurança” é qualquer proposta feita, inclusive para efeitos de registo e de controlo:
 - (a) Pela autoridade de investigação do Estado que efetua ou conduz a investigação de segurança com base nas informações resultantes da investigação; ou, conforme apropriado,
 - (b) Pela Comissão, com base numa análise de dados sucinta e nos resultados das investigações de segurança realizadas.
 8. “Comprimento de um navio de pesca” tem a definição que lhe é dada no artigo 2.º do Regulamento (UE) 2017/1130 ²⁶.
 9. “Lesão mortal”, qualquer lesão sofrida por uma pessoa num acidente que conduza à sua morte nos 30 dias seguintes à data do acidente.»
- (4) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:
- (a) No n.º 1, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

Sejam independentes de quaisquer investigações paralelas, do foro penal ou outro, destinadas a apurar responsabilidade ou a imputar culpa e que as autoridades de investigação possam comunicar os resultados de uma investigação de segurança marítima sem instruções nem interferência de quaisquer pessoas, organizações ou partes que possam ser afetadas pelo seu desfecho.»
 - (b) No n.º 2, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) A coordenação das atividades das respetivas autoridades de investigação, na medida do necessário à consecução dos objetivos da presente diretiva.»
- (5) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 5.º

Dever de proceder à investigação

1. Cada Estado-Membro deve garantir que seja efetuada uma investigação de segurança pela autoridade de investigação a que se refere o artigo 8.º sempre que ocorra um acidente marítimo muito grave:
 - a) Que envolva um navio que arvore a sua bandeira, qualquer que seja o local do acidente;

²⁵ Diretiva (UE) 2017/2110 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de novembro de 2017, relativa a um sistema de inspeções para a segurança da exploração de navios ro-ro de passageiros e de embarcações de passageiros de alta velocidade em serviços regulares, e que altera a Diretiva 2009/16/CE e revoga a Diretiva 1999/35/CE do Conselho (JO L 315 de 30.11.2017, p. 61).

²⁶ Regulamento (UE) 2017/1130 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de junho de 2017, que define as características dos navios de pesca (JO L 169 de 30.6.2017, p. 1).

- b) No seu mar territorial ou nas suas águas interiores, conforme definidos na UNCLOS, qualquer que seja a bandeira do navio ou navios envolvidos no acidente; ou
- c) Que implique um interesse legítimo do Estado-Membro, qualquer que seja o local do acidente e a bandeira do navio ou navios envolvidos.

2. No caso dos navios de pesca de comprimento inferior a 15 metros, a autoridade de investigação deve proceder a uma avaliação preliminar do acidente marítimo muito grave, a fim de determinar se deve ou não realizar uma investigação de segurança.

Se a autoridade de investigação decidir não realizar uma investigação de segurança sobre um acidente marítimo muito grave que envolva um navio de pesca de comprimento inferior a 15 metros, os fundamentos dessa decisão devem ser registados e notificados em conformidade com o artigo 17.º, n.º 3.

3. Nas decisões a que se refere o n.º 2, a autoridade de investigação deve ter em conta os elementos de prova disponíveis, bem como a possibilidade de os resultados da investigação de segurança contribuírem para a prevenção de acidentes e incidentes futuros. No caso de qualquer outro acidente ou incidente marítimo, compete à autoridade de investigação decidir se deve ou não realizar uma investigação de segurança.

4. O âmbito da investigação de segurança e os aspetos práticos da sua realização são determinados pela autoridade de investigação do Estado-Membro investigador principal em colaboração com as autoridades de investigação congéneres dos outros Estados legitimamente interessados, da forma que melhor se considere conduzir à consecução dos objetivos da presente diretiva e tendo em vista prevenir futuros acidentes e incidentes.

5. Durante as investigações de segurança, a autoridade de investigação deve seguir as Diretrizes da OMI destinadas a auxiliar os investigadores na aplicação do Código de Investigação de Acidentes Marítimos. Os investigadores podem afastar-se destas diretrizes se tal se revelar necessário, com base na sua apreciação profissional para alcançar os objetivos da investigação. A Comissão pode adaptar as diretrizes para efeitos da presente diretiva, tendo em conta eventuais ensinamentos pertinentes retirados de investigações de segurança, em conformidade com o procedimento referido no artigo 19.º.

6. Ao decidir se um acidente ou incidente marítimo ocorrido com navios acostados, amarrados ou atracados, que envolva trabalhadores em terra ou trabalhadores portuários, está «diretamente relacionado com as operações de um navio» e se, por conseguinte, está sujeito a uma investigação de segurança, deve ser dada especial atenção ao envolvimento e à relevância da estrutura, equipamento, procedimentos, tripulação e gestão do navio para a atividade a realizar.

7. As investigações de segurança devem ser abertas sem demora após a ocorrência do acidente ou incidente marítimo e, em qualquer caso, no prazo máximo de dois meses após a sua ocorrência.

8. Se, no decurso de uma investigação de segurança marítima, se verificar ou se suspeitar que foi cometida uma infração nos termos dos artigos 3.º, 3.º-A, 3.º-B ou 3.º-C da Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima, de 1988, a autoridade de investigação deve informar imediatamente as autoridades de segurança marítima do Estado-Membro ou Estados-Membros e de qualquer país terceiro envolvido.»

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

«Artigo 6.º

Dever de notificação

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

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

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

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

(b) É inserido o seguinte n.º 1-A:

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

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

«Artigo 8.º

Autoridades de investigação de segurança marítima

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as investigações de segurança marítima sejam efetuadas sob a responsabilidade de uma autoridade de investigação de segurança marítima imparcial, de carácter permanente, dotada dos poderes necessários e de meios e recursos financeiros suficientes, e por investigadores devidamente qualificados, competentes em matérias relacionadas com acidentes e incidentes marítimos, para realizar investigações de segurança marítima sobre acidentes e incidentes marítimos.

Nada impede a nomeação adequada de investigadores com as competências especializadas necessárias para participar, a título temporário, numa investigação de segurança marítima nem o recurso a consultores para prestar aconselhamento especializado sobre qualquer aspeto de uma investigação de segurança marítima.

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

Os Estados-Membros sem litoral que não tenham navios nem embarcações que arvore a sua bandeira devem designar um ponto de contacto independente para cooperar na investigação nos termos do artigo 5.º, n.º 1, alínea c).

2. A autoridade de investigação deve assegurar que cada investigador possua conhecimentos e experiência práticos nos domínios relacionados com as suas funções normais de investigação. Deve igualmente assegurar o pronto acesso a conhecimentos especializados, conforme necessário.

3. As funções confiadas à autoridade de investigação podem também incluir a recolha e análise de dados relativos à segurança marítima, em especial para fins de prevenção, desde que essas atividades não comprometam a sua independência nem impliquem responsabilidades em matérias regulamentares, administrativas ou de normalização.

4. No quadro dos respetivos ordenamentos jurídicos, os Estados-Membros devem assegurar que os investigadores das suas autoridades de investigação, ou de quaisquer autoridades de investigação em que tiver sido delegada a função de investigar no domínio da segurança marítima, se for caso disso em cooperação com as autoridades responsáveis pelo inquérito judicial, disponham de todas as informações relevantes para a condução da investigação de segurança e, portanto, possam:

- (a) Aceder a qualquer zona relevante ou a qualquer local de acidente, bem como a qualquer navio, casco ou estrutura, incluindo a carga, o equipamento e os destroços;
- (b) Proceder à listagem imediata dos elementos de prova e à busca e remoção controladas do casco, dos destroços e de outros componentes ou matérias para perícia ou análise;
- (c) Requisitar a perícia ou análise dos elementos referidos na alínea b) e aceder livremente aos respetivos resultados;
- (d) Aceder livremente, reproduzir e utilizar todas as informações e dados registados pertinentes, incluindo os dados dos VDR, respeitantes ao navio, às gravações dos serviços de tráfego, à viagem, à carga, aos tripulantes e quaisquer outras pessoas, objetos, condições e circunstâncias;
- (e) Aceder livremente aos resultados dos exames aos corpos das vítimas ou das análises efetuadas a amostras deles retiradas;
- (f) Requisitar e aceder livremente aos resultados dos exames efetuados a pessoas envolvidas no serviço do navio ou a outras pessoas de interesse para o caso, ou das análises de amostras retiradas dessas pessoas;
- (g) Ouvir testemunhas sem a presença de pessoas cujos interesses possam ser considerados passíveis de dificultar a investigação de segurança;
- (h) Obter os registos das vistorias e outras informações pertinentes na posse do Estado de bandeira, dos armadores, das sociedades de classificação ou de qualquer outra parte com interesse no caso, sempre que essas partes ou os seus representantes estejam estabelecidos no Estado-Membro em causa;
- (i) Requisitar a assistência das autoridades competentes nos respetivos Estados, incluindo os inspetores ao serviço do Estado de bandeira ou do Estado do porto, oficiais da guarda costeira, operadores dos serviços de tráfego marítimo, equipas de busca e salvamento, pilotos e outro pessoal portuário ou marítimo.

5. A autoridade de investigação deve dispor de condições para intervir imediatamente depois de lhe ter sido comunicado um acidente e para obter recursos suficientes para poder exercer as suas funções de forma autónoma. Os seus investigadores devem gozar de um estatuto que lhes proporcione as necessárias garantias de independência.
6. A autoridade de investigação pode combinar as funções que lhe são confiadas nos termos da presente diretiva com a investigação de outras ocorrências além de acidentes marítimos, desde que tal atividade não comprometa a sua independência.
7. Até [*data de transposição*], cada Estado-Membro deve desenvolver, implementar e manter um sistema de gestão da qualidade para a respetiva autoridade de investigação. Esse sistema de gestão da qualidade deve ser certificado de acordo com as normas de qualidade aplicáveis a nível internacional.»
- (9) No artigo 9.º, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:
- «a) Depoimentos das testemunhas e outras declarações, relatos e notas recolhidos ou obtidos pela autoridade de investigação no decurso da investigação de segurança;»
- (10) O artigo 10.º é alterado do seguinte modo:
- (a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:
- «1. Os Estados-Membros devem estabelecer, em estreita colaboração com a Comissão, um quadro permanente de cooperação que permita que as suas autoridades de investigação respetivas cooperem entre si na medida do necessário à consecução dos objetivos da presente diretiva.»
- (b) O n.º 3 é alterado do seguinte modo:
- (a) a parte introdutória e a alínea a) passam a ter a seguinte redação:
- «3. No âmbito do quadro permanente de cooperação, as autoridades de investigação dos Estados-Membros devem, em particular, acordar nas melhores formas de cooperação a fim de:»
- «a) Permitir que as autoridades de investigação partilhem instalações, meios e equipamento, para a perícia dos destroços e do equipamento do navio e de outros objetos de interesse para a investigação de segurança, incluindo a extração e análise dos dados dos VDR e de outros dispositivos.;»
- (b) As alíneas h) e i) passam a ter a seguinte redação:
- «h) Promoverem a cooperação com as autoridades de investigação de países terceiros e com as organizações internacionais de investigação de acidentes marítimos nos domínios abrangidos pela presente diretiva;
- i) Prestarem todas as informações pertinentes às autoridades de investigação que efetuam investigações de segurança.»
- (11) O artigo 14.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 14.º

Relatórios de acidentes

1. As investigações de segurança efetuadas nos termos da presente diretiva devem ser objeto de relatório, apresentado num formato definido pela autoridade de investigação de acordo com as secções pertinentes do anexo I e publicado.
 2. As autoridades de investigação devem envidar todos os esforços para disponibilizar o relatório referido no n.º 1, incluindo as suas conclusões e eventuais recomendações, ao público e, em especial, ao setor marítimo, nos 12 meses seguintes à data do acidente. Se não for possível produzir o relatório final a tempo, deve ser publicado um relatório provisório nos 12 meses seguintes à data do acidente.
 3. A autoridade de investigação do Estado-Membro investigador principal deve enviar cópia do relatório final ou provisório à Comissão. Deve ter em conta as eventuais observações técnicas da Comissão sobre relatórios finais, que não alterem as conclusões na sua substância, a fim de melhorar a qualidade do relatório da forma mais adequada à consecução do objetivo da presente diretiva.»
- (12) O artigo 15.º é alterado do seguinte modo:
- (a) O n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros devem assegurar que as recomendações de segurança formuladas pelas autoridades de investigação sejam devidamente tidas em conta pelos seus destinatários e, caso se justifique, tenham o seguimento devido no respeito do direito da União e internacional.»
 - (b) O n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Nos casos em que tal se justifique, a autoridade de investigação ou a Comissão formulam recomendações de segurança com base numa análise de dados sucinta e nos resultados globais das investigações de segurança realizadas.»
- (13) No artigo 16.º, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:
- «Sem prejuízo do direito que lhe assiste de emitir um alerta precoce, a autoridade de investigação de um Estado-Membro que, em qualquer fase da investigação de segurança, considere necessária uma intervenção urgente ao nível da União para prevenir o risco de novos acidentes, deve informar sem demoras a Comissão da necessidade de emissão de um alerta precoce.»
- (14) O artigo 17.º é alterado do seguinte modo:
- (a) É aditado o n.º 2-A, com a seguinte redação:

«2-A Os Estados-Membros devem notificar a Comissão de todos os acidentes e incidentes marítimos da forma prevista no anexo II. No caso dos navios de pesca de comprimento inferior a 15 metros, apenas é exigida a comunicação de acidentes marítimos muito graves.»
 - (b) O n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. As autoridades de investigação dos Estados-Membros devem notificar à EMCIP todos os acidentes marítimos muito graves. Os Estados-Membros poderão decidir qual a autoridade ou autoridades nacionais competentes para comunicar todos os outros acidentes e incidentes marítimos e proceder à respetiva nomeação. Sempre que a Comissão tiver conhecimento de um acidente ou incidente marítimo, comunica igualmente o facto à EMCIP.»

- (15) É inserido o artigo 17.º-A, com a seguinte redação:

«Artigo 17.º-A

Formação e apoio operacional

1. A Comissão facilita o desenvolvimento de capacidades, bem como a partilha de conhecimentos no seio das autoridades de investigação e entre elas através da prestação de formação sobre novos desenvolvimentos jurídicos e tecnológicos, técnicas e ferramentas específicas e tecnologias relacionadas com os navios, os seus equipamentos e as suas operações.
 2. A pedido das autoridades de investigação dos Estados-Membros, e partindo do princípio de que não se verifica qualquer conflito de interesses, a Comissão presta apoio operacional a esses Estados-Membros na realização das suas investigações de segurança, nomeadamente disponibilizando equipamento ou ferramentas analíticas especializadas, bem como conhecimentos especializados.»
- (16) O artigo 19.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 19.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité para a Segurança Marítima e a Prevenção da Poluição por Navios (COSS) criado pelo Regulamento (CE) n.º 2099/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
 2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.»
- (17) No artigo 20.º, o quarto parágrafo passa a ter a seguinte redação:
- «As alterações do Código de Investigação de Acidentes Marítimos da OMI podem ser excluídas do âmbito de aplicação da presente diretiva, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 2099/2002.»
- (18) O artigo 23.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 23.º

Reexame da aplicação

- Até [OP: Inserir a data: dez anos a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa], a Comissão apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a aplicação e o cumprimento da presente diretiva.»
- (19) Ao artigo 24.º, é aditado o seguinte n.º 3:
- «3. É revogado o Regulamento (UE) n.º 1286/2011 da Comissão.»

Artigo 2.º

Transposição

1. Os Estados-Membros devem adotar e publicar, o mais tardar, até *[OP: Inserir uma data: um ano a contar da data de entrada em vigor da presente diretiva modificativa]* as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente diretiva.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente diretiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. Os Estados-Membros estabelecem o modo como deve ser feita a referência.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela 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 Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
A Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA «AGÊNCIAS»

1. CONTEXTO DA PROPOSTA / INICIATIVA

1.1. Denominação da proposta / iniciativa

Proposta de DIRETIVA DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO que altera a Diretiva 2009/18/CE que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo

1.2. Domínio(s) de intervenção em causa

Mobilidade e Transportes — Transportes marítimos

1.3. A proposta refere-se:

- a uma nova ação
- a uma nova ação na sequência de um projeto-piloto / de uma ação preparatória²⁷
- à prorrogação de uma ação existente
- à fusão de uma ou mais ações para outra / uma nova ação

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) geral(is)

O objetivo geral da alteração da Diretiva 2009/18/CE é melhorar a segurança marítima e a proteção do meio marinho, contribuindo para o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) 3 («Garantir o acesso à saúde de qualidade e promover o bem-estar para todos, em todas as idades») e para o ODS 14 («Conservar e usar de forma sustentável os oceanos, os mares e os recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável»).

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Os objetivos específicos da sua revisão são os seguintes:

Proteger os navios de pesca, a sua tripulação e o ambiente. Os navios de pesca de menor dimensão de comprimento inferior a 15 metros não são abrangidos pelo atual âmbito de aplicação da diretiva, pelo que os acidentes que envolvem vítimas mortais e perda de navios neste segmento de navios não são investigados de forma sistemática e harmonizada em toda a União Europeia;

Clarificar as definições e o texto jurídico para que as autoridades de investigação de acidentes dos Estados-Membros investiguem todos os acidentes que necessitam de ser investigados de forma atempada e harmonizada;

Reforçar a capacidade das autoridades de investigação de acidentes para realizar investigações de acidentes de forma atempada, especializada e independente — incluindo no que diz respeito a tecnologias e combustíveis renováveis e hipocarbónicos.

²⁷ Tal como referido no artigo 58.º, n.º 2, alíneas a) ou b), do Regulamento Financeiro.

1.4.3. *Resultados e impacto esperados*

Especificar os efeitos que a proposta / iniciativa poderá ter nos beneficiários / grupos visados.

Espera-se que a proposta proporcione uma abordagem harmonizada das investigações de segurança e que, desse modo, melhore a qualidade das investigações através de melhor formação, de investigações mais bem coordenadas e dotadas de melhores recursos e da utilização de um sistema de gestão da qualidade pelas autoridades de investigação de acidentes dos Estados-Membros. Os resultados das investigações são utilizados para formular recomendações de segurança, a fim de evitar a recorrência de acidentes, salvar vidas e prevenir a poluição.

Espera-se igualmente que a proposta reforce a proteção dos navios de pesca, das suas tripulações e do ambiente, ao conduzir a uma diminuição de vítimas mortais e de lesões sofridas.

1.4.4. *Indicadores de desempenho*

Especificar os indicadores que permitem acompanhar os progressos e os resultados.

A eficácia da diretiva proposta, no que diz respeito ao objetivo específico n.º 1, será determinada com base no número de vítimas mortais e de feridos muito graves, no número de navios perdidos e no número de casos de poluição no mar, bem como na sua evolução ao longo do tempo apresentada na Plataforma Europeia de Informação sobre Acidentes Marítimos (EMCIP).

A eficácia da diretiva proposta, no que diz respeito ao objetivo específico n.º 2, será determinada com base na data comunicada à EMCIP, nas análises horizontais realizadas pela AESM e nas discussões mantidas em seminários, bem como no número de processos por infração nos próximos anos.

A eficácia da diretiva proposta, no que diz respeito ao objetivo específico n.º 3, será determinada com base na análise horizontal realizada pela AESM e nos resultados das auditorias anuais do sistema de gestão da qualidade que serão partilhados com a Comissão.

1.5. **Justificação da proposta / iniciativa**

1.5.1. *Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a aplicação da iniciativa*

A AESM deverá organizar ações de formação adicionais em matéria de combustíveis renováveis e hipocarbónicos (riscos, utilização a bordo, proteção dos navios, etc.), em apoio das iniciativas do pacote Objetivo 55, mas também sobre: o elemento humano, a condução de um navio automatizado, a análise de segurança (para incentivar os Estados-Membros a utilizarem melhor dados relativos a acidentes), questões forenses (fotografias, amostragem, etc.), ocorrências (incêndios, acidentes de navegação, danos ao equipamento, atividades profissionais, etc.) e regras do RGPD.

A AESM disponibilizará igualmente equipamento e ferramentas operacionais durante uma investigação individual, tais como ROV (veículo submersível telecomandado), RPAS (drones aéreos), robôs (por exemplo, para aceder a zonas danificadas, espaços fechados, etc.), VDR (sistema de registo dos dados de viagem), *software*, como o MADAS (Marine Accident Data Analysis Suite); recursos *ad hoc* (laboratórios científicos, ensaios em cuba); serviços *ad hoc* (simulação de incêndios 3D, perda de contentores, etc.). Este apoio tirará partido dos serviços atualmente prestados pela AESM em diferentes domínios (como referido anteriormente,

drones aéreos, drones submersíveis, formação sobre dados obtidos por satélite, etc.) e será prestado segundo o princípio «primeiro a chegar, primeiro a ser servido». A longo prazo, e em função da experiência adquirida na prática, os recursos da AESM seriam adaptados em conformidade.

Durante investigações individuais de acidentes marítimos muito graves, a AESM disponibilizará ainda apoio analítico altamente especializado através de peritos «regulares» e de «alto nível» da Agência como, por exemplo, analistas comportamentais, psicólogos e outros especialistas.

Até 2025, serão necessários dois ETC para prestar apoio operacional e analítico no contexto das novas funções da AESM.

- 1.5.2. *Valor acrescentado da intervenção da União (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da União» o valor resultante da intervenção da União que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros.*

Razões para uma ação a nível europeu (*ex ante*)

A ação da UE assegura condições de concorrência equitativas para os armadores, os portos e entre os Estados-Membros. Neste aspeto, é essencial harmonizar as investigações a nível da UE. Dada a natureza internacional do transporte marítimo e a necessidade de uma abordagem coordenada e harmonizada da segurança marítima, a ação da UE evitará o desenvolvimento de uma amálgama de medidas nacionais potencialmente incompatíveis ou insuficientes, com requisitos e objetivos diferentes.

Valor acrescentado esperado da intervenção da UE (*ex post*)

Uma intervenção a nível da UE trouxe benefícios que não teriam sido possíveis apenas a nível nacional ou a nível da OMI. A maioria das partes interessadas consideraram que a obrigação de criar um órgão independente de investigação de acidentes constituía o principal valor acrescentado da diretiva e quase metade dos órgãos de investigação de acidentes marítimos da UE foram criados em resposta à diretiva. A diretiva alinha a legislação da UE com a regulamentação da OMI e vai além do que é exigido a nível da OMI, sendo pioneira a nível mundial em termos de harmonização da comunicação de acidentes e incidentes.

- 1.5.3. *Ensinamentos retirados de experiências anteriores semelhantes*

Na sequência da avaliação *ex post* e do balanço de qualidade da legislação no domínio do transporte marítimo realizados em 2018 no âmbito do REFIT, as deficiências do atual quadro estratégico, em termos de recursos, pessoal e conhecimentos especializados, foram apontadas como problemáticas. As restrições ao nível dos recursos impedem que alguns órgãos de investigação de acidentes (OIA) dos Estados-Membros cumpram as suas responsabilidades de forma correta e atempada. É o que acontece, em especial, com os Estados-Membros com frotas pequenas e uma atividade de transporte marítimo pouco significativa, em que a criação de um OIA específico com caráter permanente foi considerada um encargo desproporcionado. Além disso, a capacidade dos Estados-Membros para cumprirem as suas obrigações internacionais enquanto Estado de bandeira, Estado do porto ou Estado costeiro em relação às várias diretivas encontra-se sob pressão. Os recursos, o pessoal e os conhecimentos especializados foram frequentemente apontados como áreas problemáticas para os OIA. O balanço de qualidade formulou uma série de recomendações relevantes para a investigação de

acidentes, incluindo uma melhor utilização dos recursos a nível nacional e da UE, nomeadamente congregando recursos, tirando partido das funções da AESM e do apoio prestado por esta Agência e explorando os ganhos de eficiência proporcionados pela digitalização e pela partilha de informações.

Os resultados da avaliação *ex post* estão refletidos na avaliação de impacto que acompanha a presente iniciativa, tal como resumido no quadro 1.

1.5.4. *Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos adequados*

A revisão proposta é um dos principais resultados da Comunicação da Comissão sobre uma Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, que define a visão da UE para o sistema de transportes do futuro. Nessa estratégia, a Comissão anunciou que tencionava iniciar uma revisão aprofundada da legislação em vigor sobre as responsabilidades do Estado de bandeira, a inspeção de navios pelo Estado do porto e a investigação de acidentes em 2021 (no âmbito da iniciativa emblemática 10 — Aumentar a segurança intrínseca e extrínseca dos transportes).

A revisão proposta criará sinergias com outros elementos do quadro regulamentar da UE, nomeadamente a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto e a Diretiva 2009/21/CE relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira.

A proposta é compatível com o atual quadro financeiro plurianual, embora exija uma reprogramação no âmbito da rubrica 1 no que diz respeito à contribuição anual para a AESM [compensação orçamental através de uma redução compensatória das despesas programadas no âmbito da rubrica MIE-Transportes (02 03 01)]. O impacto orçamental da atual proposta já está contemplado no orçamento para a proposta da Comissão de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à Agência Europeia da Segurança Marítima e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1406/2002.

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

1.5.5. *Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação*

O impacto orçamental desta iniciativa diz respeito aos recursos adicionais necessários para reforçar o papel da AESM com vista a facilitar a investigação de acidentes (ou seja, prestar apoio analítico altamente especializado durante uma investigação individual, disponibilizar ferramentas e equipamentos analíticos durante uma investigação individual, partilhar conhecimentos ou organizar ações de formação sobre ferramentas/técnicas específicas e novos desenvolvimentos) ao abrigo da diretiva proposta. Estas novas funções da AESM terão caráter permanente, mas não haverá lugar à diminuição das funções atuais nem a uma eliminação gradual de parte dessas funções. As necessidades adicionais de recursos humanos não podem ser satisfeitas através de reafetação, e as necessidades orçamentais adicionais serão satisfeitas através da compensação por programas existentes geridos pela DG MOVE no âmbito do atual quadro financeiro plurianual.

O aumento das dotações para a AESM será compensado por uma redução compensatória das despesas programadas no âmbito da rubrica MIE-Transportes (02 03 01). O impacto orçamental da atual proposta já está contemplado no orçamento para a proposta da Comissão de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à Agência Europeia da Segurança Marítima e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1406/2002.

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

1.6. Duração e impacto financeiro da proposta / iniciativa

Duração limitada

- Proposta / iniciativa em vigor entre [DD/MM]AAAA e [DD/MM]AAAA
- Impacto financeiro entre AAAA e AAAA

Duração ilimitada

- Aplicação com um período de arranque progressivo entre AAAA a AAAA [*n.a.*],
- seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro.

1.7. Métodos de execução orçamental previstos ²⁸

Gestão direta pela Comissão por meio de

- agências de execução

Gestão partilhada com os Estados-Membros

Gestão indireta por delegação de tarefas de execução orçamental:

- em organizações internacionais e respetivas agências (a especificar);
- no BEI e no Fundo Europeu de Investimento;
- nos organismos referidos nos artigos 70.º e 71.º;
- em organismos de direito público;
- em organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público desde que prestem garantias financeiras adequadas;
- em organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro com a responsabilidade pela execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas;
- em organismos ou pessoas encarregados da execução de ações específicas no quadro da PESC por força do título V do Tratado da União Europeia, identificadas no ato de base pertinente.

Observações

A gestão da diretiva proposta será globalmente da responsabilidade da Comissão, assistida pela Agência Europeia da Segurança Marítima, conforme adequado.

Os Estados-Membros terão de transpor as disposições da diretiva dentro do prazo estabelecido para o efeito.

²⁸ Para mais explicações sobre os métodos de execução orçamental e as referências ao Regulamento Financeiro, consultar o sítio BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

Especificar a periodicidade e as condições.

A Comissão será globalmente responsável pela aplicação da diretiva proposta, bem como pela apresentação de relatórios ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação e o cumprimento pelos Estados-Membros.

A Comissão e/ou a AESM monitorizarão a base de dados EMCIP, a fim de verificar se as investigações estão a ser realizadas de forma atempada e eficaz e se os relatórios são carregados na base de dados, incluindo em relação aos navios de pesca com menos de 15 metros de comprimento para os quais tenham sido identificadas lacunas em termos de dados e de segurança. Os indicadores que serão especificamente monitorizados com base na EMCIP serão o número de vítimas mortais e feridos muito graves, o número de navios perdidos e o número de casos de poluição no mar, bem como a sua evolução ao longo do tempo. Todos estes indicadores serão monitorizados por tipo de navio envolvido. O número de recomendações de segurança publicadas em resultado das investigações e o seu seguimento serão igualmente monitorizados.

A AESM, em nome da Comissão, também efetua visitas aos Estados-Membros para verificar as operações no terreno.

Os Estados-Membros terão de dispor de um sistema de gestão da qualidade para certificar que a sua organização, políticas, processos, recursos e documentação são adequados para alcançar os seus objetivos. Este terá de ser certificado e posteriormente sujeito a auditorias anuais. Os OIA terão de partilhar com a Comissão/AESM os resultados das auditorias anuais realizadas pelo organismo acreditado, de modo que o OIA possa conservar a sua certificação do SGQ.

A AESM continuará a realizar análises horizontais, que darão uma indicação do modo como a legislação está a funcionar e identificarão lacunas e possíveis formas de as colmatar, e comunicará os resultados à Comissão e aos Estados-Membros, nomeadamente através de debates em seminários.

Por último, dez anos após o termo da data de aplicação da legislação, os serviços da Comissão devem proceder a uma avaliação, a fim de verificar em que medida os objetivos da iniciativa foram alcançados.

2.2. Sistema(s) de gestão e de controlo

2.2.1. *Justificação da(s) modalidade(s) de gestão, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos*

A Comissão será globalmente responsável pela aplicação da diretiva proposta, bem como pela apresentação de relatórios ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a sua eficiência e aplicação. A Comissão será assistida pela AESM, se for caso disso, na prestação de serviços informáticos e no desenvolvimento das ferramentas informáticas necessárias para as disposições da diretiva proposta em matéria de comunicação de informações, monitorização e verificação, bem como na organização de ações de formação. Os Estados-Membros terão de transpor a diretiva para a sua legislação nacional dentro do prazo nela mencionado. As investigações em curso incluirão atividades de fiscalização do cumprimento.

2.2.2. *Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os atenuar*

Embora a Comissão seja globalmente responsável pela aplicação da diretiva proposta, bem como pela apresentação de relatórios ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação e o cumprimento pelos Estados-Membros, a Agência Europeia da Segurança Marítima será responsável pela execução das suas operações e pela aplicação do seu quadro de controlo interno. Terá de desenvolver ferramentas e módulos informáticos, bem como ministrar ações de formação, e os Estados-Membros terão de realizar investigações e comunicar informações.

A AESM está em melhor posição para realizar tarefas associadas à comunicação de informações e à avaliação da conformidade, uma vez que se trata de um trabalho técnico que exige uma sólida experiência em matéria de gestão de dados (sobretudo tendo também em conta o facto de a AESM ser responsável pela gestão da base de dados EMCIP), bem como uma compreensão aprofundada de questões técnicas complexas relacionadas com certificados eletrónicos e formação.

Os Estados-Membros estão em melhor posição para assegurar a fiscalização do cumprimento da diretiva proposta, nomeadamente continuando a investigar acidentes marítimos e a comunicar informações sempre que necessário.

A DG MOVE aplicará os controlos necessários em conformidade com a estratégia de supervisão adotada em 2017 sobre as relações da direção-geral com as agências descentralizadas e as empresas comuns. No âmbito da estratégia, a DG MOVE acompanha os indicadores de desempenho relativos à execução do orçamento, as recomendações de auditoria e as questões administrativas. A Agência apresenta um relatório bianual. Os controlos realizados sobre a supervisão da Agência, bem como sobre a correspondente gestão financeira e orçamental, estão em conformidade com a estratégia de controlo da DG MOVE, atualizada em 2022.

Os recursos suplementares colocados à disposição da AESM serão abrangidos pelo sistema de controlo interno e de gestão do risco da AESM, que está harmonizado com as normas internacionais pertinentes e que inclui controlos específicos destinados a prevenir conflitos de interesses e assegurar a proteção dos denunciadores.

2.2.3. *Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio «custos de controlo ÷ valor dos fundos geridos controlados») e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)*

Nos termos da diretiva proposta, será concedido financiamento adicional apenas à AESM, que terá de desenvolver ferramentas e módulos informáticos, bem como ministrar formação.

A AESM é plenamente responsável pela execução do seu orçamento, enquanto a DG MOVE é responsável pelo pagamento regular das contribuições estabelecidas pela autoridade orçamental. O nível esperado de risco de erro no pagamento e no encerramento é semelhante ao associado às subvenções orçamentais concedidas à Agência.

As funções adicionais resultantes da revisão proposta não deverão gerar controlos adicionais específicos. Por conseguinte, espera-se que o custo do controlo suportado pela DG MOVE (medido por referência ao valor dos fundos geridos) permaneça estável.

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas, por exemplo, a título da estratégia antifraude.

A diretiva proposta contém várias disposições que visam especificamente a prevenção de fraudes e irregularidades. Os Estados-Membros terão de dispor de um sistema de gestão da qualidade (SGQ) para certificar que a sua organização, políticas, processos, recursos e documentação são adequados para alcançar os seus objetivos. Este terá de ser certificado e posteriormente sujeito a auditorias anuais. Os órgãos de investigação de acidentes (OIA) terão de partilhar com a Comissão e/ou a AESM os resultados das auditorias anuais realizadas pelo organismo acreditado, de modo que o OIA possa conservar a sua certificação do SGQ.

A AESM aplica os princípios antifraude das agências descentralizadas da UE, em consonância com a abordagem da Comissão. Em março de 2021, a Agência adotou uma Estratégia Antifraude atualizada com base na metodologia e nas orientações relativas à estratégia antifraude apresentadas pelo OLAF, bem como na Estratégia Antifraude da DG MOVE. Essa estratégia proporciona um quadro que aborda as questões da prevenção, deteção e condições de investigação de fraudes a nível da Agência. A AESM adapta e melhora continuamente as suas políticas e ações para promover o mais elevado nível de integridade do seu pessoal, apoiar a prevenção e deteção eficazes do risco de fraude e estabelecer os procedimentos adequados para denunciar e tratar potenciais casos de fraude e os respetivos resultados. Além disso, a AESM adotou, em 2015, a sua política de conflitos de interesses para o Conselho de Administração.

A AESM coopera com os serviços da Comissão em questões relacionadas com a prevenção da fraude e das irregularidades. A Comissão assegurará a prossecução e o reforço desta cooperação.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA / INICIATIVA

3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvida(s)

- Atuais rubricas orçamentais

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número	DD/DND ²⁹	dos países da EFTA ³⁰	de países candidatos e países candidatos potenciais ³¹	de outros países terceiros	outras receitas afetadas

²⁹ DD = dotações diferenciadas / DND = dotações não diferenciadas.

³⁰ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

³¹ Países candidatos e, se aplicável, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

1	02 10 02	Não diferenciadas	SIM	NÃO	NÃO	NÃO
---	----------	-------------------	-----	-----	-----	-----

- Novas rubricas orçamentais, cuja criação é solicitada

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número	DD / DND	dos países da EFTA	de países candidatos e países candidatos potenciais	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
	[XX.YY.YY.YY]		SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO	SIM/NÃO

3.2. Impacto estimado nas despesas

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas despesas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual	1	Mercado único, inovação e digital
--	---	-----------------------------------

Agência Europeia da Segurança Marítima (AESM)			Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028-2034	TOTAL
Título 1:	Autorizações	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Pagamentos	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Título 2:	Autorizações	(1a)					
	Pagamentos	(2a)					
Título 3:	Autorizações	(3a)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
	Pagamentos	(3b)	0,036	1,637	1,880	13,160	16,713
TOTAL das dotações para a AESM	Autorizações	=1+ 1a +3a	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	Pagamentos	=2+ 2a + 3b	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	7	«Despesas administrativas»
--	----------	----------------------------

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			TOTAL
DG: <.....>									
• Recursos Humanos									
• Outras despesas administrativas									
TOTAL da DG <....>	Dotações								

TOTAL das dotações da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)								
--	---	--	--	--	--	--	--	--	--

Em milhões de EUR (três casas decimais)

		Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028-2034	TOTAL
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 7 do quadro financeiro plurianual	Autorizações	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962
	Pagamentos	0,207	1,979	2,222	15,554	19,962

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

3.2.2. Impacto estimado nas dotações da AESM

- A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais.
- A proposta / iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, tal como explicitado seguidamente:

Montantes em milhões de EUR (três casas decimais)

Indicar os objetivos e as realizações ↓			Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)										TOTAL			
	REALIZAÇÕES																			
	Tipo ³²	Custo médio	º	Custo	º	Custo	º	Custo	º	Custo	º	Custo	º	Custo	º	Custo	º	Custo	N.º total	Custo total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ³³																				
...																				
- Realização																				
- Realização																				
- Realização																				
Subtotal objetivo específico n.º 1																				
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																				
- Realização																				
Subtotal objetivo específico n.º 2																				
CUSTO TOTAL																				

Se aplicável, os montantes refletem a soma da contribuição da União para a Agência e de outras receitas da Agência (taxas e encargos).

³² As realizações dizem respeito aos produtos a fornecer e aos serviços a prestar (por exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

³³ Tal como descrito no ponto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...

3.2.3. Impacto estimado nos recursos humanos da AESM

3.2.3.1. RESUMO

- A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa
- A proposta / iniciativa acarreta a utilização de dotações de natureza administrativa, tal como explicitado seguidamente:

em milhões de EUR (três casas decimais). Se aplicável, os montantes refletem a soma da contribuição da União para a Agência e de outras receitas da Agência (taxas e encargos).

	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028-2034	TOTAL
--	-------------	-------------	-------------	------------------	-------

Agentes temporários (graus AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Agentes temporários (graus AST)					
Agentes contratuais					
Peritos nacionais destacados					

TOTAL	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

Necessidades de pessoal (ETC):

	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028-2034	TOTAL
--	-------------	-------------	-------------	------------------	-------

Agentes temporários (graus AD)	2	2	2	2	2
Agentes temporários (graus AST)					
Agentes contratuais					
Peritos nacionais destacados					

TOTAL	2	2	2	2	2
--------------	----------	----------	----------	----------	----------

O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

A AESM começará a preparar o recrutamento logo que a proposta seja adotada. Os custos estimados baseiam-se no pressuposto de que os dois ETC são recrutados até 1 de julho de 2025. Assim, apenas 50 % dos custos com RH são necessários para o primeiro ano.

3.2.3.2. Necessidades estimadas de recursos humanos na DG responsável

- A proposta / iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos.
- A proposta / iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

As estimativas devem ser expressas em números inteiros (ou, no máximo, com uma casa decimal).

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)							
20 01 02 01 e 20 01 02 02 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)							
20 01 02 03 (nas delegações)							
01 01 01 01 (investigação indireta)							
01 01 01 11 (investigação direta)							
• Pessoal externo (em equivalente a tempo completo: ETC) ³⁴							
20 02 01 (AC, PND e TT da dotação global)							
20 02 03 (AC, AL, PND, TT e JPD nas delegações)							
Rubrica(s)) orçamenta l(is) (especificar) ³⁵	- na sede ³⁶						
	- nas delegações						
01 01 01 02 (AC, PND e TT - investigação indireta)							
01 01 01 12 (AC, PND e TT - investigação direta)							
Outras rubricas orçamentais (especificar)							
TOTAL							

³⁴ AC = agente contratual; AL = agente local; PND = perito nacional destacado; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações.

³⁵ Sublimite para o pessoal externo coberto pelas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

³⁶ Principalmente para os fundos da política de coesão da UE, o Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (FEADER) e o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura (FEAMPA).

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e / ou reafetados internamente a nível da DG, completados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	
Pessoal externo	

A descrição do cálculo do custo de um ETC deve figurar no anexo V, ponto 3.

3.2.4. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

- A proposta / iniciativa é compatível com o atual quadro financeiro plurianual.
- A proposta / iniciativa requer uma reprogramação da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual.

As funções atribuídas à AESM exigirão uma reprogramação da rubrica orçamental relativa à contribuição anual para a Agência (02 10 02) ao abrigo do atual quadro financeiro plurianual. O aumento das dotações para a AESM será compensado por uma redução compensatória das despesas programadas no âmbito da rubrica MIE-Transportes (02 03 01) ao abrigo do atual quadro financeiro plurianual. O impacto orçamental para além do atual QFP constitui uma panorâmica indicativa, sem prejuízo do futuro acordo sobre o QFP.

- A proposta / iniciativa requer a mobilização do Instrumento de Flexibilidade ou a revisão do quadro financeiro plurianual ³⁷.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*

- A proposta / iniciativa não prevê cofinanciamento por terceiros.
- A proposta / iniciativa prevê o seguinte cofinanciamento estimado:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			Total
Especificar o organismo de cofinanciamento								
TOTAL das dotações cofinanciadas								

³⁷

Ver os artigos 12.º e 13.º do Regulamento (UE, Euratom) 2020/2093 do Conselho, de 17 de dezembro de 2020, que estabelece o quadro financeiro plurianual para o período de 2021 a 2027.

3.3. Impacto estimado nas receitas

- A proposta / iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas
- A proposta / iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:
 - nos recursos próprios
 - noutras receitas

indicar, se as receitas forem afetadas a rubricas de despesas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o atual exercício	Impacto da proposta / iniciativa ³⁸						
		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
Artigo								

Relativamente às diversas receitas «afetadas», especificar a(s) rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvida(s).

Especificar o método de cálculo do impacto nas receitas.

³⁸ No que diz respeito aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas devem ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 20 % a título de despesas de cobrança.