Parlamento Europeu
2019-2024

Comissão das Pescas

2023/0172(COD)

29.11.2023

PARECER

da Comissão das Pescas

dirigido à Comissão dos Transportes e do Turismo

sobre a proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva 2009/21/CE relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira
(COM(2023)272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD))

Relatora de parecer: Ana Miranda

PA_Legam

JUSTIFICAÇÃO SUCINTA

A atual proposta integra um pacote de medidas mais vasto destinado a reforçar a segurança marítima. Embora existam outros elementos no pacote que envolvem alterações específicas para o setor das pescas, a diretiva relativa ao Estado de bandeira é de suma importância para as comunidades piscatórias. As bandeiras de conveniência, por exemplo, estão na origem de graves problemas relacionados com a segurança, as condições de trabalho, a rastreabilidade dos produtos da pesca e condições de concorrência equitativas.

O pacote de segurança marítima de 2009 foi essencialmente uma resposta a uma série de desastres marinhos, entre eles o naufrágio do Prestige ao largo da costa da Galiza em 2002. Esta catástrofe sem precedentes quanto à sua natureza teve um efeito devastador na vida marinha, nas aves e no ambiente em geral. Consequentemente, todos os intervenientes no setor das pescas, mormente na pesca costeira e artesanal e no setor dos moluscos, foram gravemente afetados.

O desastre trouxe também à tona graves deficiências na resposta do Governo espanhol – assinaladas na resolução do Parlamento na sequência da catástrofe[1] –, assim como disparidades no atinente à segurança marítima na UE. Nessa altura, o Parlamento manifestou sérias preocupações relativamente às bandeiras de conveniência, uma situação remediada, em certa medida, pela diretiva de 2009 relativa aos Estados de bandeira.

A Comissão considera que, em geral, a diretiva de 2009 foi devidamente transposta pelos Estados-Membros e criou condições de concorrência mais equitativas no setor do transporte marítimo. Todavia, a diretiva não foi completamente atualizada de modo a ter em conta a evolução da situação na OMI e subsistem incoerências em relação às inspeções e ao controlo.

A proposta da Comissão visa, por conseguinte, atualizar a diretiva de modo a torná-la mais conforme com as normas da OMI, harmonizar as inspeções e o controlo, promover soluções digitais e aprofundar a cooperação entre as autoridades dos Estados-Membros. A proposta tem também por objetivo melhorar a formação dos Estados de bandeira.

A relatora apoia inteiramente o objetivo da Comissão de atualizar o regime legislativo em vigor e de assegurar a sua plena conformidade com as normas internacionais. Congratula-se igualmente com a evolução no sentido de uma maior utilização das tecnologias digitais.

Contudo, chama também a atenção para recentes resoluções em que o Parlamento Europeu continuou a manifestar preocupação quanto à mudança de bandeira e as bandeiras de conveniência[2]. Esta situação continua a representar um grave problema para o ambiente e, do ponto de vista da pesca, para aqueles cuja subsistência dele depende. Estes pontos de vista têm eco na sociedade civil em geral, por exemplo na Galiza, onde a plataforma *Nunca Máis* continua a fazer campanha na sequência do desastre do Prestige para que todo o transporte marítimo nas águas da UE cumpra as normas da OMI.

Alguns dos canais internacionais de navegação com maior tráfego no mundo situam-se na

[1] P5_TA(2004)0350
[2] Por exemplo, a resolução P9_TA(2022)0356 e a proposta FuelEU Transportes Marítimos em primeira leitura.

Europa, e o problema da passagem de navios que arvoram bandeiras de conveniência em zonas marinhas sensíveis, como o corredor de Finisterra, continua por resolver.

As necessidades variam consoante as águas, tão diversas quanto o Báltico, o Mediterrâneo e a costa atlântica. Não obstante, todas estas zonas proporcionam meios de subsistência a comunidades que dependem de um ambiente marinho limpo, e todas dependem de um regime de segurança marítima que funcione corretamente. A atual proposta deve inserir-se no contexto dos esforços constantes de melhoria do trabalho da UE para proteger o nosso ambiente marinho vital, assim como a economia, a segurança alimentar e as comunidades dependentes da pesca, da aquicultura e dos moluscos.

Por último, a relatora lamenta o procedimento truncado com que a Comissão das Pescas se viu confrontada. Tratando-se de um pacote de tamanha importância para o setor das pescas, a Comissão das Pescas deveria ter tido a possibilidade de exercer um controlo total dentro de um prazo razoável.

ALTERAÇÕES

A Comissão das Pescas insta a Comissão do Transporte e do Turismo, competente quanto à matéria de fundo, a ter em conta o seguinte:

Alteração 1

Proposta de diretiva
Considerando 1

Texto da Comissão	*Alteração*
(1) A segurança do ***transporte*** marítimo da União e dos cidadãos que ***o utilizam e*** a proteção do ambiente deverão ser constantemente garantidas.	(1) A segurança do ***setor*** marítimo da União***, dos marítimos*** e dos cidadãos que ***utilizam esse setor, paralelamente ao bem-estar dos passageiros e da tripulação, bem como*** a proteção do ambiente deverão ser constantemente garantidas. ***Importa igualmente ter em conta que existem inúmeros postos de trabalho e comunidades costeiras que dependem dessa proteção do ambiente.***

Alteração 2

Proposta de diretiva
Considerando 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*

(1-A) Cumpre garantir o bem-estar social dos trabalhadores do setor marítimo, assegurando aos marítimos condições de trabalho justas e uma proteção adequada.

Justificação

A diretiva em apreço enfatiza, com razão, a segurança do transporte marítimo da União e a proteção do ambiente. No entanto, seria benéfico reconhecer de forma mais explícita a importância de condições de trabalho justas e do bem-estar social dos marítimos, que são aspetos críticos das operações marítimas.

Alteração 3

Proposta de diretiva
Considerando 2

Texto da Comissão	*Alteração*
(2) Nos termos das disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), de 1982, e das convenções das quais a OMI é depositária, os Estados que são parte nesses instrumentos são responsáveis pela promulgação de leis e regulamentos e por tomarem todas as restantes medidas necessárias para dar pleno e completo efeito a esses instrumentos, de modo a garantir que, do ponto de vista da segurança da vida humana no mar e da proteção do meio marinho, um navio está em condições de prestar o serviço a que se destina.	(2) Nos termos das disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), de 1982, e das convenções das quais a OMI é depositária, os Estados que são parte nesses instrumentos são responsáveis pela promulgação de leis e regulamentos e por tomarem todas as restantes medidas necessárias para dar pleno e completo efeito a esses instrumentos, de modo a garantir que, do ponto de vista da segurança da vida humana no mar e da proteção do meio marinho ***e daqueles cuja subsistência depende desse meio***, um navio está em condições de prestar o serviço a que se destina.

Alteração 4

Proposta de diretiva
Considerando 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(2-A) As situações de insegurança no mar podem conduzir a acidentes e

	catástrofes marítimas, que podem ter um impacto sem precedentes nos ecossistemas marinhos (vulneráveis). Os mares e os oceanos desempenham um papel fundamental na regulação do clima na Terra e constituem um enorme sumidouro natural de carbono, pelo que é essencial proteger estes ecossistemas.

Alteração 5

Proposta de diretiva
Considerando 5

Texto da Comissão	*Alteração*
(5) A nível internacional, a função de investigação de acidentes marítimos faz parte das responsabilidades do Estado de bandeira, ao passo que a nível da União é autonomizada e regulada pela Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[29]. A presente diretiva não deve afetar a Diretiva 2009/18/CE.	(5) A nível internacional, a função de investigação de acidentes marítimos faz parte das responsabilidades do Estado de bandeira, ***revestindo-se da maior importância assegurar que as investigações de acidentes tratem com caráter prioritário a responsabilização e a aprendizagem para prevenir futuros acidentes,*** ao passo que a nível da União é autonomizada e regulada pela Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[29]. A presente diretiva não deve afetar a Diretiva 2009/18/CE.
[29] Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo e que altera as Diretivas 1999/35/CE do Conselho e 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 131 de 28.5.2009, p. 114).	[29] Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo e que altera as Diretivas 1999/35/CE do Conselho e 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 131 de 28.5.2009, p. 114).

Justificação

A diretiva preserva a independência das investigações de acidentes marítimos, que é essencial. No entanto, deve também sublinhar a importância da elaboração de relatórios exaustivos, da transparência e da responsabilização nas investigações, a fim de assegurar que sejam retirados ensinamentos e que estes sejam aplicados para prevenir futuros acidentes.

Alteração 6

Proposta de diretiva
Considerando 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(7) As administrações marítimas dos Estados-Membros deverão poder contar com recursos adequados, incluindo a capacidade de tomada de decisões técnicas, para o cumprimento dos respetivos deveres de Estado de bandeira, proporcionais à dimensão e natureza da sua frota e baseados nas prescrições da OMI sobre essa matéria. Para melhorar o desempenho qualitativo global dos navios que arvoram bandeira de um Estado-Membro, é igualmente necessário harmonizar o controlo rigoroso e exaustivo, incluindo a elaboração de regras e a revisão do projeto, das organizações reconhecidas que exercem funções de Estado de bandeira em nome dos Estados-Membros.	(7) As administrações marítimas dos Estados-Membros deverão poder contar com recursos adequados, incluindo a capacidade de tomada de decisões técnicas, para o cumprimento dos respetivos deveres de Estado de bandeira, proporcionais à dimensão e natureza da sua frota e baseados nas prescrições da OMI sobre essa matéria. ***Importa ter plenamente em conta as administrações infranacionais com competências no setor das pescas, em conformidade com a ordem jurídica de cada Estado-Membro.*** Para melhorar o desempenho qualitativo global dos navios que arvoram bandeira de um Estado-Membro, é igualmente necessário harmonizar o controlo rigoroso e exaustivo, incluindo a elaboração de regras e a revisão do projeto, das organizações reconhecidas que exercem funções de Estado de bandeira em nome dos Estados-Membros.

Alteração 7

Proposta de diretiva
Considerando 8

Texto da Comissão	*Alteração*
(8) Os critérios mínimos e os objetivos de inspeção relacionados com esses recursos devem ser estabelecidos com base na experiência prática dos Estados-Membros, incluindo a utilização de inspetores não exclusivos através de medidas de execução.	(8) Os critérios mínimos e os objetivos de inspeção relacionados com esses recursos devem ser estabelecidos com base na experiência prática ***e observacional*** dos Estados-Membros, incluindo a utilização de inspetores não exclusivos através de medidas de execução.

Justificação

Embora a experiência teórica possa não ser a mais útil para as inspeções, a experiência observacional pode trazer benefícios significativos para os Estados-Membros, por intermédio da aplicação do «melhor cenário possível» baseado no modus operandi *noutros países, ao proporcionar informações práticas, oportunidades de aprendizagem e uma base para a tomada de decisões informadas.*

Alteração 8

Proposta de diretiva
Considerando 9

Texto da Comissão	*Alteração*
(9) A concretização de um sistema harmonizado de aquisição de competências, pós-qualificação, pelos inspetores e demais autoridades de vistoria do Estado de bandeira, garantirá a existência de condições equitativas entre as administrações marítimas e contribuirá para a qualidade do desempenho dos navios que arvorem a bandeira de um Estado-Membro.	(9) A concretização de um sistema harmonizado de aquisição de competências, pós-qualificação, pelos inspetores e demais autoridades de vistoria do Estado de bandeira, garantirá a existência de condições equitativas entre as administrações marítimas e contribuirá para a qualidade do desempenho dos navios que arvorem a bandeira de um Estado-Membro. ***Cumpre assegurar a formação e o desenvolvimento profissional contínuos dos marítimos, de modo que se mantenham a par da evolução das normas ambientais e de segurança.***

Justificação

O programa de reforço das capacidades de inspetores e demais autoridades de vistoria do Estado de bandeira constitui uma medida positiva. Para efeitos de otimização, poder-se-iam enfatizar o desenvolvimento profissional e as oportunidades de formação contínuos, tendo em vista garantir que estes profissionais estejam sempre munidos das competências necessárias para se adaptarem à evolução das normas ambientais e de segurança.

Alteração 9

Proposta de diretiva
Considerando 11

Texto da Comissão	*Alteração*

(11) A criação e o desenvolvimento de uma base de dados que forneça informações essenciais, em formato eletrónico, sobre os navios que arvoram bandeira de um Estado-Membro devem contribuir para reforçar o intercâmbio de informações, ***aumentar a transparência do desempenho de uma*** frota ***de alta qualidade*** e permitir um melhor controlo das obrigações do Estado de bandeira, a fim de garantir condições equitativas entre as administrações marítimas.	(11) A criação e o desenvolvimento de uma base de dados que forneça informações essenciais, em formato eletrónico, sobre os navios que arvoram bandeira de um Estado-Membro devem contribuir para reforçar o intercâmbio de informações, ***melhorar as condições de trabalho e os salários da*** frota***, com vista a promover práticas laborais justas,*** e permitir um melhor controlo das obrigações do Estado de bandeira, a fim de garantir condições equitativas entre as administrações marítimas.

Alteração 10

Proposta de diretiva
Considerando 12-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(12-A) Importa assegurar a transparência das operações marítimas, juntamente com a responsabilização dos armadores por qualquer violação da regulamentação em matéria de segurança ou de ambiente.

Justificação

Garantir o acesso das autoridades competentes à informação é crucial para fins de controlo. Além disso, poderiam ser estabelecidas disposições para proteger os denunciantes de violações ambientais ou de segurança, contribuindo para uma cultura de transparência e de responsabilização.

Alteração 11

Proposta de diretiva
Considerando 12-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(12-B) As autoridades competentes deverão criar mecanismos para que os denunciantes possam comunicar violações de segurança e ambientais sem receio de retaliação.

Justificação

A diretiva deve também prever mecanismos claros para os trabalhadores comunicarem preocupações de segurança e ambientais, promovendo uma abordagem pró-ativa da segurança.

Alteração 12

Proposta de diretiva
Considerando 17

Texto da Comissão	*Alteração*
(17) Para debater questões relacionadas com o Estado de bandeira, incluindo questões técnicas, e facilitar o intercâmbio de conhecimentos e informações, deve ser criado um grupo de alto nível para as questões relacionadas com o Estado de bandeira, constituído pelas autoridades nacionais dos Estados-Membros, por peritos e inspetores do Estado de bandeira e, se for caso disso, por peritos do setor privado.	(17) Para debater questões relacionadas com o Estado de bandeira, incluindo questões técnicas, e facilitar o intercâmbio de conhecimentos e informações, deve ser criado um grupo de alto nível para as questões relacionadas com o Estado de bandeira, constituído pelas autoridades nacionais dos Estados-Membros, por peritos e inspetores do Estado de bandeira e, se for caso disso, por peritos do setor privado ***e representantes dos trabalhadores marítimos***.

Justificação

A criação de um grupo de alto nível para as questões relacionadas com o Estado de bandeira é uma evolução positiva. Ainda assim, o grupo poderia ser fortalecido mediante a inclusão de representantes dos trabalhadores, a fim de assegurar uma abordagem holística da governação marítima.

Alteração 13

Proposta de diretiva
Considerando 18

Texto da Comissão	*Alteração*
(18) Deve ser criado um instrumento eletrónico de comunicação para melhorar a recolha coerente de estatísticas pertinentes e de dados e informações marítimas dos Estados-Membros.	(18) Deve ser criado um instrumento eletrónico de comunicação para melhorar a recolha coerente de estatísticas pertinentes e de dados e informações marítimas dos Estados-Membros***, tendo em conta as obrigações de comunicação de***

	informações já estabelecidas noutros atos da União, como o Regulamento (CE) n.º 1224/2009.

Alteração 14

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 2
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 4 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. Antes de autorizar a operação de um navio ao qual tenha sido concedido o direito de arvorar a sua bandeira, o respetivo Estado-Membro deve certificar-se de que o navio em causa respeita as regras e normas internacionais aplicáveis. Em particular, deve verificar os registos de segurança do navio utilizando os relatórios de inspeção e os certificados contidos na base de dados referida no artigo 6.º-A. Se necessário, deve consultar o Estado de bandeira anterior para ***determinar se*** as eventuais anomalias ou questões de segurança ***por ele identificadas continuam por resolver***.	1. Antes de autorizar a operação de um navio ao qual tenha sido concedido o direito de arvorar a sua bandeira, o respetivo Estado-Membro deve certificar-se de que o navio em causa respeita as regras e normas internacionais aplicáveis***, especialmente no que diz respeito às condições de trabalho dos marítimos e à proteção do ambiente***. Em particular, deve verificar os registos de segurança do navio utilizando os relatórios de inspeção e os certificados contidos na base de dados referida no artigo 6.º-A. Se necessário, deve consultar o Estado de bandeira anterior para ***resolver*** as eventuais anomalias ou questões de segurança. ***Esta colaboração deve ter por objetivo assegurar que as eventuais anomalias ou questões de segurança pendentes sejam inteiramente resolvidas antes de o navio começar a operar***.

Alteração 15

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 4-A

Texto da Comissão	*Alteração*
(a) Proibir a saída para o mar dos navios até estarem em condições de o fazer em conformidade com o exigido pelas	(a) Proibir a saída para o mar dos navios até estarem em condições de o fazer em conformidade com o exigido pelas

regras e normas internacionais;	regras e normas internacionais***, incluindo a realização periódica de simulações e exercícios de segurança para garantir a prontidão da tripulação para situações de emergência e a aplicação da regulamentação relativa às horas de descanso da tripulação para evitar acidentes relacionados com a fadiga;***

Alteração 16

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 4-A

Texto da Comissão	*Alteração*
(b) Garantir que os navios autorizados a arvorar a sua bandeira tenham sido vistoriados de acordo com as diretrizes de vistoria do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC)***; e***	(b) Garantir que os navios autorizados a arvorar a sua bandeira tenham sido vistoriados de acordo com as diretrizes de vistoria do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC)***. Tal inclui a realização de auditorias ambientais para avaliar o cumprimento da regulamentação relativa às emissões, à gestão das águas de lastro e a outras preocupações ambientais, além das inspeções de segurança normalizadas;***

Alteração 17

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 4-A

Texto da Comissão	*Alteração*
	(b-A) Promover uma cultura de segurança a bordo, incentivando a comunicação de quase acidentes e de condições de insegurança, bem como uma melhoria contínua das práticas de segurança;

Alteração 18

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 4-A

Texto da Comissão	*Alteração*
	(b-B) Colaborar com outros Estados de bandeira e organismos internacionais para realizar inspeções conjuntas, partilhar informações e harmonizar os esforços de execução, com o objetivo de assegurar a aplicação efetiva das regras e normas internacionais;

Alteração 19

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 4-A

Texto da Comissão	*Alteração*
(c) realizar inspeções suplementares dos navios do Estado de bandeira, com o objetivo de verificar se o estado real do navio se ***encontra*** em conformidade com os certificados que apresenta.	(c) realizar inspeções suplementares dos navios do Estado de bandeira, com o objetivo de verificar se o estado real do navio ***e as condições de trabalho a bordo*** se ***encontram*** em conformidade com os certificados que ***o navio*** apresenta. ***Estas inspeções devem também abranger a formação e o bem-estar das tripulações, garantindo que os tripulantes recebam formação adequada em procedimentos de segurança e de proteção do ambiente e que os seus direitos e bem-estar sejam protegidos em conformidade com a Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (CTM, 2006);***

Alteração 20

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3
Diretiva 2009/21/CE

Artigo 4-A

Texto da Comissão	*Alteração*
	(c-A) Utilizar tecnologias de monitorização avançadas, como a localização por satélite e os sensores remotos, para acompanhar em tempo real as atividades dos navios e o cumprimento por parte destes da regulamentação;

Alteração 21

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 3
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 4-A

Texto da Comissão	*Alteração*
	(c-B) Exigir que os navios apresentem relatórios periódicos sobre o cumprimento da regulamentação ambiental e de segurança e disponibilizar esses relatórios às autoridades competentes para análise, melhorando assim a comunicação de informações e a transparência.

Alteração 22

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 6

Texto da Comissão	*Alteração*
	(g-A) Informações relacionadas com o desempenho ambiental do navio, como dados relativos às emissões (por exemplo, emissões de gases com efeito de estufa, emissões de óxido de enxofre) e dados sobre a gestão das águas de lastro e de outras substâncias potencialmente poluentes;

Alteração 23

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 6

Texto da Comissão	*Alteração*
	(g-B) Dados relativos à tripulação do navio, incluindo as suas qualificações, certificações e horas de descanso, com vista a assegurar o cumprimento da regulamentação laboral e de segurança;

Alteração 24

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 6

Texto da Comissão	*Alteração*
	(g-C) Relatórios sobre quaisquer acidentes, incidentes ou quase acidentes, juntamente com as medidas tomadas para os corrigir, contribuindo para uma cultura de segurança pró-ativa;

Alteração 25

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 6

Texto da Comissão	*Alteração*
	(g-D) Informações sobre o tipo, a quantidade e o manuseamento de carga, especialmente no que diz respeito aos navios que transportam matérias ou mercadorias perigosas, a fim de avaliar a conformidade com a regulamentação relativa ao transporte e à segurança;

Alteração 26

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 6

Texto da Comissão	*Alteração*
	(g-E) Dados relacionados com o sistema de gestão da segurança do navio, nomeadamente registos de reuniões de segurança, avaliações dos perigos e medidas corretivas tomadas;

Alteração 27

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 6

Texto da Comissão	*Alteração*
	(g-F) Dados sobre as medidas de segurança e o cumprimento dos códigos e convenções internacionais de segurança marítima, particularmente relevantes no atual ambiente de consciência das questões de segurança;

Alteração 28

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 6

Texto da Comissão	*Alteração*
	(g-G) Informações sobre as atualizações de tecnologia, a manutenção do equipamento e as modificações efetuadas ao navio relacionadas com a segurança;

Alteração 29

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 6

Texto da Comissão	*Alteração*
	(g-H) Registos relacionados com o bem-estar e as condições de vida dos marítimos, incluindo os registos de queixas ou preocupações da tripulação;

Alteração 30

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 6

Texto da Comissão	*Alteração*
	(g-I) A capacidade dos Estados-Membros para verificar a autenticidade e a validade dos certificados e da documentação apresentados pelo navio, contribuindo para combater a fraude e garantir a conformidade;

Alteração 31

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 5
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 6

Texto da Comissão	*Alteração*
	(g-I) Relatórios sobre as práticas de sustentabilidade, por exemplo no que diz respeito ao consumo de combustível, às medidas de eficiência energética e aos esforços de redução do impacto ambiental, implementadas em consonância com os objetivos de sustentabilidade globais.

Alteração 32

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 9-A

Texto da Comissão	*Alteração*
	(j-A) Elaborar recomendações e orientações para as inspeções e os procedimentos empreendidos pelo Estado de bandeira que privilegiem a proteção dos direitos e da segurança dos trabalhadores nos navios, incluindo a participação de representantes dos trabalhadores nas inspeções de segurança;

Alteração 33

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 9-A

Texto da Comissão	*Alteração*
	(j-B) Formular recomendações para as inspeções e os procedimentos empreendidos pelo Estado de bandeira que coloquem a tónica na conformidade ambiental, assegurando que os navios cumpram as regulamentações e orientações internacionais relativas ao ambiente;

Alteração 34

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 9-A

Texto da Comissão	*Alteração*
	(j-C) Apoiar a elaboração de medidas

	destinadas a promover a responsabilidade social e o cumprimento das normas laborais nos navios, incluindo a monitorização e a comunicação de informações sobre o bem-estar e as condições de trabalho das tripulações e o respeito da Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (CTM, 2006);

Alteração 35

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 9-A

Texto da Comissão	*Alteração*
	(j-D) Incentivar os Estados de bandeira a colaborarem com as comunidades locais nos portos de escala para dirimir quaisquer preocupações sociais ou ambientais relacionadas com as operações dos navios, promovendo relações positivas e práticas marítimas responsáveis;

Alteração 36

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 9-A

Texto da Comissão	*Alteração*
	(j-E) Prestar aconselhamento sobre a integração de novas tecnologias, como as ferramentas digitais de comunicação de informações e os dispositivos da Internet das coisas (IdC), com vista a aumentar a eficácia das inspeções e da supervisão empreendidas pelo Estado de bandeira, tendo simultaneamente em conta os aspetos relacionados com a privacidade dos dados e a cibersegurança;

Alteração 37

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 9-A

Texto da Comissão	*Alteração*
	(j-F) Estabelecer mecanismos de resolução de conflitos e de resolução de litígios relacionados com as inspeções e os procedimentos empreendidos pelos Estados de bandeira, garantindo processos justos e transparentes.

Alteração 38

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 9-B

Texto da Comissão	*Alteração*
	iv-A) Investimentos em tecnologias ecológicas e sustentáveis do ponto de vista ambiental, como a utilização de combustíveis mais limpos ou de equipamentos de redução das emissões, que demonstrem os esforços envidados para reduzir a pegada ambiental da frota de bandeira;

Alteração 39

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 9-B

Texto da Comissão	*Alteração*
	iv-B) Iniciativas e medidas tomadas para promover uma cultura de segurança

	a bordo dos navios, incluindo programas de formação, exercícios de segurança e campanhas de sensibilização dos tripulantes para as práticas de segurança;

Alteração 40

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 9-B

Texto da Comissão	*Alteração*
	iv-C) Eventuais incidentes, acidentes ou violações relacionados com os requisitos de segurança e de prevenção da poluição, juntamente com as medidas tomadas para a sua resolução, promovendo a transparência e a responsabilização;

Alteração 41

Proposta de diretiva
Artigo 1 – parágrafo 1 – ponto 10
Diretiva 2009/21/CE
Artigo 9-B

Texto da Comissão	*Alteração*
	iv-D) Colaboração com outros Estados-Membros e organismos internacionais para reforçar a segurança e a prevenção da poluição, incluindo inspeções conjuntas, partilhas de informação e a participação em iniciativas internacionais destinadas a melhorar a segurança marítima e a proteção do ambiente;

ANEXO: ENTIDADES OU PESSOAS DE QUEM A RELATORA RECEBEU CONTRIBUIÇÕES

A relatora declara, sob sua exclusiva responsabilidade, que não recebeu contributos de nenhuma entidade ou pessoa a mencionar no presente anexo, nos termos do artigo 8.º do anexo I do Regimento.

PROCESSO DA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

Título	Modificação da Diretiva 2009/21/CE relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira
Referências	COM(2023)0272 – C9-0188/2023 – 2023/0172(COD)
Comissão competente quanto ao fundo Data de comunicação em sessão	TRAN 10.7.2023
Parecer emitido por Data de comunicação em sessão	PECH 10.7.2023
Relatora de parecer Data de designação	Ana Miranda 5.9.2023
Exame em comissão	9.10.2023
Data de aprovação	29.11.2023
Resultado da votação final	+: 20 –: 3 0: 1
Deputados presentes no momento da votação final	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Izaskun Bilbao Barandica, Isabel Carvalhais, Maria da Graça Carvalho, Asger Christensen, Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Anja Haga, Niclas Herbst, Ladislav Ilčić, France Jamet, Predrag Fred Matić, Francisco José Millán Mon, Ana Miranda, João Pimenta Lopes, Caroline Roose, Bert-Jan Ruissen, Marc Tarabella, Theodoros Zagorakis
Suplentes presentes no momento da votação final	Gabriel Mato
Suplentes (art. 209.º, n.º 7) presentes no momento da votação final	Erik Poulsen, Anne Sander

VOTAÇÃO NOMINAL FINAL NA COMISSÃO ENCARREGADA DE EMITIR PARECER

20	+
PPE	Maria da Graça Carvalho, Anja Haga, Niclas Herbst, Gabriel Mato, Francisco José Millán Mon, Anne Sander, Theodoros Zagorakis
Renew	Izaskun Bilbao Barandica, Asger Christensen, Erik Poulsen
S&D	Clara Aguilera, João Albuquerque, Pietro Bartolo, Isabel Carvalhais, Predrag Fred Matić
The Left	João Pimenta Lopes
Verts/ALE	Rosa D'Amato, Francisco Guerreiro, Ana Miranda, Caroline Roose

3	-
ECR	Ladislav Ilčić, Bert-Jan Ruissen
ID	France Jamet

1	0
NI	Marc Tarabella

Legenda dos símbolos utilizados:
+ : votos a favor
- : votos contra
0 : abstenções