

Bruxelas, 20 de fevereiro de 2024
(OR. en)

6829/24

Dossiê interinstitucional:
2024/0040(NLE)

MAR 34
OMI 24
ENV 199
CLIMA 80

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	20 de fevereiro de 2024
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2024) 74 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, durante a 81.ª sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho e a 108.ª sessão do Comité de Segurança Marítima, no que respeita à adoção de alterações à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), à Convenção para a Gestão das Águas de Lastro, à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), ao Código Internacional de Segurança para Navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF), ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das Vistorias a Graneleiros e Petroleiros, de 2011 (Código ESP 2011), ao Código Internacional dos Meios de Salvação (LSA), ao Código internacional dos sistemas de proteção contra incêndios (Código FSS) e ao Código de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW).

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2024) 74 final.

Anexo: COM(2024) 74 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 20.2.2024
COM(2024) 74 final

2024/0040 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, durante a 81.^a sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho e a 108.^a sessão do Comité de Segurança Marítima, no que respeita à adoção de alterações à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), à Convenção para a Gestão das Águas de Lastro, à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), ao Código Internacional de Segurança para Navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF), ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das Vistorias a Graneleiros e Petroleiros, de 2011 (Código ESP 2011), ao Código Internacional dos Meios de Salvação (LSA), ao Código internacional dos sistemas de proteção contra incêndios (Código FSS) e ao Código de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW).

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito a uma decisão que estabelece a posição a adotar, em nome da União, na 81.^a sessão do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (MEPC 81), que deverá decorrer de 18 a 22 de março de 2024, e na 108.^a sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional (MSC 108), que irá decorrer de 15 a 24 de maio de 2024.

Durante o MEPC 81, prevê-se a adoção das alterações seguintes:

- (1) ao artigo V do Protocolo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL);
- (2) ao Anexo VI da MARPOL, e
- (3) à Convenção para a Gestão das Águas de Lastro.

Durante o MSC 108, prevê-se a adoção das alterações seguintes:

- (4) aos capítulos II-1, II-2 e V da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) de 1974;
- (5) ao Código Internacional para a Segurança dos Navios que utilizam Gases ou outros Combustíveis com Baixo Ponto de Inflamação (Código IGF);
- (6) ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros (Código ESP 2011), de 2011;
- (7) ao Código Internacional dos Meios de Salvação (LSA);
- (8) ao Código internacional dos sistemas de proteção contra incêndios (Código FSS); e
- (9) à secção A-VI/1 do Código de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW).

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. A Convenção da Organização Marítima Internacional

A Convenção da Organização Marítima Internacional (OMI) cria a OMI. O propósito da OMI é o de constituir um fórum de cooperação no domínio da regulamentação e das práticas relativas a questões técnicas de todos os tipos que afetem os transportes marítimos que se dedicam ao comércio internacional. Além disso, pretende incentivar a adoção generalizada das normas o mais exigentes possível em matéria de segurança marítima, eficiência da navegação e prevenção e controlo da poluição marinha causada pelos navios, promovendo condições de concorrência mais equitativas, abordando também questões de natureza administrativa e jurídica.

A Convenção entrou em vigor em 17 de março de 1958.

Todos os Estados-Membros são partes na Convenção. A União não é parte nessa Convenção.

Todos os Estados-Membros são partes na Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios («MARPOL»), de 1973, que entrou em vigor em 2 de outubro de 1983, e do anexo VI, que entrou em vigor em 18 de maio de 2005. A União não é Parte na MARPOL.

Todos os Estados-Membros são partes na Convenção Internacional de 1974 para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar («SOLAS»), que entrou em vigor em 25 de maio de 1980. A União não é Parte na SOLAS.

2.2. A Organização Marítima Internacional

A Organização Marítima Internacional (OMI) é a agência especializada das Nações Unidas responsável pela proteção e segurança da navegação, bem como pela prevenção da poluição marinha causada pelos navios. É a autoridade competente a nível mundial em matéria de estabelecimento de normas no domínio da segurança e do desempenho ambiental do transporte marítimo internacional. A sua principal função consiste em criar um quadro regulamentar equitativo e eficaz para o setor marítimo, universalmente adotado e aplicado a nível mundial.

A adesão à OMI está aberta a todos os Estados, sendo todos os Estados-Membros da UE membros da OMI. As relações da UE com a OMI baseiam-se, nomeadamente, no Acordo de Cooperação e de Colaboração celebrado entre a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (OMCI) e a Comissão das Comunidades Europeias em 1974.

O Comité de Segurança Marítima da OMI (CSM) é constituído por todos os membros da OMI e reúne, pelo menos, uma vez por ano. Aprecia todas as matérias do foro de competência da Organização, relacionadas com a sinalização marítima, a construção e o equipamento de navios, a tripulação do ponto de vista da segurança, as regras para a prevenção de colisões, a movimentação de cargas perigosas, os procedimentos e os requisitos de segurança marítima, informação hidrográfica, diários de bordo e registos de informação, a investigação de acidentes marítimos, missões de salvamento, ou quaisquer outras questões que possam afetar diretamente a segurança marítima.

O Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI (MEPC) é igualmente constituído por todos os membros da OMI e reúne, pelo menos, uma vez por ano. Aborda as questões ambientais no âmbito da OMI, relativas ao controlo e à prevenção da poluição causada por navios abrangidos pelo Tratado MARPOL, incluindo o petróleo, os produtos químicos transportados a granel, os esgotos, o lixo e as emissões dos navios para a atmosfera, incluindo os poluentes atmosféricos e os gases com efeito de estufa. Entre as outras questões abrangidas contam-se a gestão das águas de lastro, os sistemas antivegetativos, a reciclagem de navios, a preparação e o combate à poluição e a identificação de zonas especiais e de zonas marítimas particularmente sensíveis.

Tanto o Comité de Segurança Marítima como o Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI preveem mecanismos para executar quaisquer incumbências que lhes sejam cometidas por força da convenção da OMI, da Assembleia da OMI ou do Conselho da OMI, ou quaisquer obrigações que sobre eles possam recair dentro do referido âmbito ou nos termos de qualquer outro instrumento internacional reconhecido pela OMI. As decisões do Comité de Segurança Marítima, do Comité para a Proteção do Meio Marinho e dos seus órgãos subsidiários são adotadas por maioria dos seus membros.

2.3. Os atos previstos do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI

Na sua 81.^a sessão, que irá decorrer de 18 a 22 de março de 2024, o Comité para a Proteção do Meio Marinho deverá adotar alterações: ao artigo V do Protocolo I da MARPOL, ao anexo VI da Convenção MARPOL e à Convenção para a Gestão das Águas de Lastro.

O objetivo das alterações previstas ao artigo V do Protocolo I da MARPOL é rever os procedimentos de comunicação de informações sobre a perda de contentores, a fim de evitar a dupla comunicação de informações.

O objetivo das alterações previstas ao anexo VI da Convenção MARPOL sobre os combustíveis de baixo ponto de inflamação e outras questões relacionadas com o fuelóleo é resolver o requisito de ensaio e incluir informações sobre o ponto de inflamação no guia de entrega de combustível (BDN) para combustíveis de baixo ponto de inflamação, incompatível com as recentes alterações ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS, adotadas na 106.^a sessão do MSC. No que diz respeito às alterações à acessibilidade dos dados na base de dados da OMI sobre o consumo de combustível dos navios e à inclusão de dados sobre as operações de transporte e o reforço do grau de granularidade no sistema de recolha de dados da OMI, o objetivo é otimizar a utilização do sistema de recolha de dados em benefício da política de descarbonização do transporte marítimo.

O objetivo das alterações previstas à Convenção para a Gestão das Águas de Lastro é promover a utilização de cédulas eletrónicas ao abrigo da Convenção.

2.4. O ato previsto do Comité de Segurança Marítima da OMI

Na sua 108.^a sessão, que irá decorrer de 15 a 24 de maio de 2024, o Comité para a Proteção do Meio Marinho deverá adotar alterações: aos capítulos II-1, II-2 e V da Convenção SOLAS, ao Código IGF, ao Código ESP de 2011, ao Código LSA, ao Código FSS e à secção A-VI/1 do Código STCW.

O objetivo das alterações previstas aos capítulos II-1, II-2 e V da Convenção SOLAS de 1974 é, respetivamente, garantir o reboque seguro dos navios, reforçar a segurança contra incêndios dos navios de passageiros, incluindo os navios ro-ro de passageiros, e simplificar o processamento dos relatórios para a comunicação de informações sobre a perda de contentores.

O objetivo das alterações previstas ao Código IGF é reforçar a segurança dos navios, incluindo os de passageiros, que utilizam gás natural como combustível.

O objetivo das alterações previstas ao Código ESP de 2011 é clarificar os procedimentos de aprovação e certificação das empresas que procedem à medição da espessura das estruturas do casco.

O objetivo das alterações previstas ao Código LSA é promover a segurança marítima através da revisão da redução da velocidade de descida das embarcações de sobrevivência e das embarcações de socorro para os navios de passageiros, garantindo o desempenho adequado dos coletes de salvação dentro de água tendo em vista a segurança dos marítimos e reforçando as normas de segurança dos sistemas de colocação na água de cabo simples com ganchos de libertação com carga.

O objetivo das alterações previstas ao Código FSS é reforçar a segurança dos navios de passageiros contra incêndios, em especial dos navios ro-ro de passageiros.

O objetivo das alterações previstas à secção A-VI/1 do Código STCW é garantir um local de trabalho seguro para os marítimos.

3. POSIÇÃO A ADOTAR, EM NOME DA UNIÃO, NA 81.^a SESSÃO DO COMITÉ PARA A PROTEÇÃO DO MEIO MARINHO

3.1. Alterações ao artigo V do Protocolo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL)

O MSC 103 tinha concordado em incluir na sua agenda pós-bienal um relatório sobre a «elaboração de medidas relativas à deteção e comunicação obrigatória relativa a contentores perdidos no mar, suscetíveis de melhorar o posicionamento, o seguimento e a recuperação

desses contentores», prevendo duas sessões necessárias para completar a abordagem deste tópico, atribuindo ao Subcomité para o Transporte de Mercadorias e Contentores (CCC) um papel de coordenação.

O CCC 8 acordou em criar um grupo de trabalho sobre a elaboração de medidas relativas à deteção e à comunicação obrigatória de contentores perdidos no mar e incumbiu-o, nomeadamente, tendo em conta as observações formuladas e as decisões tomadas em sessão plenária, de preparar projetos de alteração ao artigo V do Protocolo I da Convenção MARPOL, com base numa proposta da UE (CCC 8/11/1).

Tendo em conta o relatório do Grupo de Trabalho, o CCC 8 chegou a um consenso sobre o projeto de alterações ao artigo V do Protocolo I da Convenção MARPOL, tendo em vista a sua adoção concomitante pelo MEPC.

A posição da União consistia em apoiar ativamente estas alterações, uma vez que tinham sido incluídas numa proposta da UE (CC 8/11/1 (Austrália *et al.*).

O MEPC 80 aprovou o projeto de alterações ao artigo V do Protocolo I da MARPOL, tendo registado que o MSC 107 tinha aprovado o projeto de alterações ao capítulo V da Convenção SOLAS, tendo em vista a sua adoção no MEPC 81.

A posição da União consistia em apoiar ativamente os projetos de alterações sob reserva da aprovação dos correspondentes projetos de alterações ao capítulo V da Convenção SOLAS pelo MSC 107.

A União deve, por conseguinte, apoiar estas alterações, uma vez que é importante estabelecer um sistema único de comunicação de informações para a perda de contentores, a fim de evitar a duplicação de requisitos de apresentação e evitar confusões, o que acarreta o risco de não notificação de contentores perdidos no mar.

3.2. Alterações ao anexo VI da Convenção MARPOL

No que diz respeito às alterações ao anexo VI da Convenção MARPOL relacionadas com os combustíveis de baixo ponto de inflamação e outras questões relacionadas com o fuelóleo:

Tendo adotado, através da Resolução MEPC.362(79), alterações ao anexo VI da Convenção MARPOL para acrescentar o ponto de inflamação às informações a incluir no guia de entrega de combustível (BDN), o MEPC 79 convidou os Estados-Membros interessados e as organizações internacionais a apresentarem propostas ao MEPC 80, com uma referência específica ao estabelecimento de uma isenção para os combustíveis de baixo ponto de inflamação na regra 18.4 do anexo VI da MARPOL, a fim de resolver a questão no âmbito da conclusão 3.7 (MEPC 79/15, ponto 3.37).

Após ter tomado em consideração o relatório do Grupo de Trabalho sobre Poluição Atmosférica e Eficiência Energética, o MEPC 80 aprovou o projeto de alteração das regras 2, 14 e 18 e do apêndice I do anexo VI da MARPOL, tendo em vista a sua adoção no MEPC 81.

A posição da União consistia em remeter o debate sobre as alterações para o grupo de trabalho sobre poluição atmosférica, para que pudessem ser criteriosamente analisadas.

A posição da União deve consistir em apoiar estas alterações, a fim de resolver o requisito de realização de testes e de incluir informações sobre o ponto de inflamação no BDN para combustíveis de baixo ponto de inflamação, incompatível com as recentes alterações ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS, adotadas na 106.^a sessão do MSC.

No que diz respeito às alterações ao anexo VI da Convenção MARPOL sobre a acessibilidade dos dados na base de dados da OMI sobre o consumo de combustível dos navios e sobre a

inclusão de dados sobre as operações de transporte e o reforço do nível de granularidade no sistema de recolha de dados da OMI:

Na sua 78.^a sessão, o MEPC aprovou um fluxo de trabalho específico sobre a revisão do sistema de recolha de dados da OMI sobre o consumo de combustível para navios (DCS), tendo convidado os Estados-Membros interessados e as organizações internacionais a apresentarem propostas concretas numa futura sessão do Grupo ISWG-GEE (documento MEPC 78/17, ponto 7.120).

Subsequentemente, na sua 13.^a sessão, o Grupo de Trabalho Intersessões sobre a Redução das Emissões de GEE debateu uma proposta de alteração do sistema de recolha de dados da OMI, apresentada no documento ISWG-GEE 13/7 (Áustria *et al.*), analisando eventuais alterações futuras do módulo de comunicação GISIS da OMI e incluindo parâmetros de comunicação adicionais e uma maior transparência.

O MEPC 79 registou um amplo apoio à proposta de incluir dados sobre as operações de transporte, a possível utilização de tecnologias inovadoras e o nível de granularidade dos dados comunicados, tendo, por conseguinte, o Grupo ISWG-GEE 14 sido instruído para analisar mais aprofundadamente o projeto de alterações ao apêndice IX do anexo VI da Convenção MARPOL, utilizando como base o anexo 1 do documento ISWG-GEE 13/7, e os copatrocinadores do documento ISWG-GEE 13/7 sido convidados a consultar as delegações que manifestaram preocupações em trabalhar numa eventual proposta revista.

O Grupo ISWG-GEE 14 tomou nota das várias observações apresentadas e convidou o MEPC 80 a tomar nota de que:

1. o Grupo manifestou um amplo apoio à inclusão de dados sobre as operações de transporte e ao aumento do nível de granularidade dos dados comunicados no sistema de recolha de dados da OMI sobre consumo de combustível dos navios,
2. foram suscitadas preocupações sobre várias questões, tais como o calendário das alterações propostas, a tendência para complicar excessivamente o mecanismo CII, a acessibilidade e a transparência dos dados. O Grupo não chegou a uma conclusão sobre estas questões; e
3. seria conveniente enviar as propostas constantes dos documentos ISWG-GEE 14/4, ISWG-GEE 14/4/1 e ISWG-GEE 14/4/2, bem como a compilação das alterações propostas constantes do anexo 3 do documento MEPC 80/WP.6, ao Grupo de Trabalho sobre Poluição Atmosférica e Eficiência Energética, cuja criação está prevista no MEPC 80, tendo em vista a sua finalização, tendo em conta as observações formuladas nesta sessão.

O Grupo observou que esta questão não voltaria a ser apreciada durante o ISWG-GEE 15 e que qualquer outro documento sobre esta questão deveria ser apresentado no MEPC 80.

Durante o MEPC 80, foi criado o Grupo de Trabalho sobre Poluição Atmosférica e Eficiência Energética para debater vários tópicos, incluindo propostas de alteração ao anexo VI da Convenção MARPOL sobre a revisão do sistema de recolha de dados da OMI sobre consumo de combustível dos navios, utilizando como base o anexo 3 do documento MEPC 80/WP.6, tendo em vista a finalização dos projetos de alterações ao anexo VI da Convenção MARPOL nessa sessão.

O MEPC 80 aprovou o projeto de alterações ao anexo VI da MARPOL, tendo em vista a sua adoção no MEPC 81.

A posição da União deve consistir em apoiar estas alterações, uma vez que otimizam a utilização do sistema de recolha de dados em benefício da política de descarbonização do

transporte marítimo e constituem um compromisso entre um acesso mais amplo aos dados do sistema de recolha de dados da OMI e o respetivo controlo por parte do Secretariado da OMI. Por um lado, as empresas de consultoria analítica e as entidades de investigação têm acesso aos dados do sistema de recolha de dados, sob reserva da aprovação do Secretariado da OMI, e, por outro, preveem a possibilidade de qualquer companhia divulgar ao público, a título voluntário, os dados incluídos no sistema de recolha de dados dos seus navios.

3.3. Alterações à Convenção sobre a Gestão das Águas de Lastro

Durante o MEPC 80, foi criado o grupo de análise sobre a gestão das águas de lastro, que foi incumbido, nomeadamente, de analisar as orientações propostas para a utilização de cédulas eletrónicas no âmbito da Convenção sobre a Gestão das Águas de Lastro (Convenção BWM), constantes do anexo do documento MEPC 79/4/10, e de aconselhar o Comité em conformidade, em função do resultado da análise das orientações propostas para a utilização de cédulas eletrónicas ao abrigo da Convenção BWM, de ponderar as alterações consequentes propostas à Convenção BWM incluídas no documento MEPC 79/4/9, e de aconselhar o Comité em conformidade.

O grupo de trabalho finalizou o projeto de orientações para a utilização de cédulas eletrónicas ao abrigo da Convenção BWM e convidou o MEPC 80 a adotar o projeto de resolução do MEPC sobre orientações para a utilização de livros de registo eletrónicos ao abrigo da Convenção BWM. Em conjugação com a finalização do projeto de orientações, o Grupo abordou igualmente algumas questões com as consequentes alterações propostas aos regulamentos A-1 e B-2 da Convenção, relativas aos livros de registo eletrónicos existentes que podem não ser alinhados com as orientações e à verificação das entradas pelo comandante.

Subsequentemente, o MEPC 80 analisou e aprovou os projetos de alteração dos regulamentos A-1 e B-2 da Convenção BWM relativos à utilização de cédulas eletrónicas ao abrigo da Convenção, tendo em vista a sua adoção no MEPC 81.

A posição da União deve consistir em apoiar estas alterações, uma vez que estas dão um passo em frente no sentido da digitalização, mantendo livros de registo eletrónicos ao abrigo da Convenção BMW.

4. POSIÇÃO A ADOTAR, EM NOME DA UNIÃO, NA 108.ª SESSÃO DO COMITÉ DE SEGURANÇA MARÍTIMA

4.1. Alterações aos capítulos II-1, II-2 e V da Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar (SOLAS), de 1974

No que diz respeito às alterações ao capítulo II-1 da Convenção SOLAS, de 1974:

O MSC 103 concordou em confiar ao Subcomité sobre Projeto e Construção de Navios (SDC) um novo documento sobre «Elaboração de alterações à regra SOLAS II-1/3-4, a fim de aplicar as prescrições relativas ao equipamento de reboque de emergência para navios-tanque a outros tipos de navios», tendo como meta o ano de 2023 para finalização.

No SDC 8, a União, juntamente com a Austrália, o Canadá, Marrocos, a Nova Zelândia e Vanuatu, apresentaram o documento SDC 8/12/1 em apoio deste ponto da ordem do dia, propondo alargar o âmbito de aplicação da regra SOLAS II-1/3-4, ponto 1 (atualmente aplicável apenas aos navios-tanque de porte bruto não inferior a 20 000 toneladas), a todos os navios novos, com exceção dos navios-tanque de arqueação bruta igual ou superior a 20 000 toneladas. Por outro lado, a China (SDC 8/12) propôs uma alteração à regra SOLAS

II-1/3-4 aplicável aos navios de arqueação bruta superior a 150 000 toneladas, com exceção dos navios-tanque.

O Presidente salientou que o intervalo de tempo entre as duas propostas apresentadas no âmbito deste ponto da ordem do dia era excessivo. Por conseguinte, tendo em conta a falta de tempo, a melhor forma de avançar seria adiar o debate para o SDC 9.

O SDC 9 criou um grupo de peritos sobre prescrições relativas ao equipamento de reboque de emergência para navios-tanque a outros tipos de navios e incumbiu-o, tendo em conta os comentários e as decisões tomadas em sessão plenária, de ultimar o projeto de alterações à regra SOLAS II-1/3-4, com base no documento SDC 8/12/1. Na sequência do debate e considerando que uma grande maioria manifestou o seu apoio à proposta constante do documento SDC 8/12/1, o Subcomité acordou num limiar de 20 000 GT e superior para os navios novos que necessitem de dispositivos de reboque de emergência. O Subcomité convidou o MSC 107 a aprovar o projeto de alterações à regra SOLAS II-1/3-4, tendo em vista a sua posterior adoção (SDC 9/16, anexo 9).

A posição da União consistia em apoiar as alterações propostas pela União na regra SOLAS II-1/3-4 para alargar o âmbito de aplicação da regra SOLAS II-1/3-4, ponto 1 (atualmente aplicável apenas aos navios-tanque de porte bruto não inferior a 20 000 toneladas), a todos os navios novos, com exceção dos navios-tanque de arqueação bruta igual ou superior a 20 000 toneladas.

O MSC 107 aprovou os projetos de alterações à regra SOLAS II-1/3-4 no que respeita às novas prescrições aplicáveis a todos os navios novos, com exceção dos navios-tanque com arqueação bruta igual ou superior a 20 000 GT, destinados a serem equipados com dispositivos de reboque de emergência, tendo em vista a sua adoção no MSC 108.

A posição da União deverá consistir em apoiar estas alterações, a fim de aumentar substancialmente a segurança e de garantir que todos os navios novos que não sejam navios-tanque, em especial os navios de passageiros, de arqueação bruta igual ou superior a 20 000 GT, possam ser rebocados em segurança em caso de emergência.

No que diz respeito às alterações ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS de 1974 relativas à segurança contra incêndios, em especial dos navios de passageiros, e mais especificamente:

Prevenção de incêndios e explosões - regra 4:

O MSC 105 aprovou e o MSC 106 adotou os projetos de alterações ao capítulo II-2 da SOLAS relativos aos fornecedores de combustível líquido que não cumpram os requisitos do ponto de inflamação, as ações contra os fornecedores de combustível líquido relativamente aos quais se tenha verificado que entregam combustível líquido que não cumpre os requisitos mínimos no que se refere ao ponto de inflamação, bem como a documentação relativa ao ponto de inflamação do lote de combustível propriamente dito no momento do abastecimento.

O MSC 105 aprovou igualmente o plano de ação atualizado e a criação do Grupo de Correspondência sobre a elaboração de novas medidas para reforçar a segurança dos navios relacionada com a utilização de fuelóleo, apresentar um relatório ao MSC 107, a fim de prosseguir a elaboração de projetos de orientações para os navios, com vista a dar resposta a situações em que existam resultados de ensaios indicativos que sugiram que o combustível líquido fornecido pode não cumprir os requisitos do ponto de inflamação.

O Grupo de Correspondência acordou em prosseguir o desenvolvimento de um requisito geral SOLAS segundo o qual o combustível líquido não deve comprometer a segurança do navio, semelhante à regra 18.3.1.1.3 do anexo VI da Convenção MARPOL, com base no anexo 3 do MSC 107/6. O Grupo debateu igualmente as preocupações expressas em sessão plenária sobre

a referência «nocivos para o pessoal». Tendo verificado que o termo «nocivo para o pessoal» foi utilizado no anexo VI da Convenção MARPOL, o Grupo acordou em utilizar o mesmo termo no projeto de alterações SOLAS. Por último, o Grupo concordou com o projeto de nova regra SOLAS II-2/4.2.1.9, constante do anexo 3 do MSC 107/WP.10, que deverá ser aprovado pelo Comité e subsequentemente adotado.

O MSC 107 aprovou os projetos de alterações à regra SOLAS II-2/4 relacionados com os parâmetros do combustível líquido que não o ponto de inflamação, com vista à sua adoção no MSC 108.

A posição da União no MSC 107 consistiu em continuar a debater os trabalhos num grupo de trabalho, uma vez que o grupo de correspondência não finalizou os trabalhos.

A posição da União deverá consistir em apoiar estas alterações, uma vez que irão reforçar a segurança da utilização de combustível líquido, em especial nos navios de passageiros.

Supressão de incêndios e prescrições especiais - regras 7, 9, 20 e 23:

O MSC 97 concordou com a nova conclusão proposta pela UE em matéria de incêndios em pavimentos ro-ro de navios de passageiros, com base num estudo sobre acidentes ocorridos em navios ro-ro de passageiros, identificando 14 áreas de possível intervenção para melhoria e alteração dos instrumentos.

A 6.^a sessão do Subcomité dos Sistemas e Equipamentos dos Navios (SSE) conseguiu finalizar o projeto de orientações provisórias, que incluía várias propostas que foram o resultado direto dos dois estudos FIRESAFE. Além disso, o SSE 6 realizou progressos satisfatórios na elaboração de projetos de alterações às diretrizes revistas para a manutenção e a inspeção dos sistemas e equipamentos de proteção contra incêndios (MSC.1/Circ.1432).

O SSE 8 aprofundou o projeto de alterações ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS e ao Código FSS para os navios ro-ro de passageiros novos e existentes e restabeleceu o Grupo de Correspondência para a Proteção contra Incêndios, a fim de prosseguir os trabalhos a nível intersetorial, com o mandato estabelecido no ponto 6.26 do documento SSE 8/20, e incumbiu o Grupo de apresentar um relatório nesta sessão.

O SSE 9 concordou com o projeto de alterações ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS relativo à segurança contra incêndios nos navios ro-ro de passageiros, tal como consta do anexo 5 do SSE 9/20, tendo em vista a sua aprovação pelo MSC 107 e subsequente adoção pelo MSC 108.

O SSE 9 observou igualmente que o Grupo tinha considerado a deteção de incêndios em postos de segurança e espaços de serviço remotos em navios de carga e tinha concordado que a expressão «posto central de segurança com pessoal permanente», tal como proposto no relatório do Grupo de Correspondência (SSE 9/6), deveria ser substituída pela expressão «todos os postos de segurança e salas de controlo da carga». Posteriormente, o Subcomité chegou a acordo sobre o projeto de alterações à regra SOLAS II-2/7.5.5, tal como consta do anexo 5 do SSE 9/20, tendo em vista a sua aprovação pelo MSC 107 e a sua adoção pelo MSC 108.

A posição da União no SSE 9 consistiu em apoiar, em geral, o relatório do Grupo de Correspondência sobre a Proteção contra Incêndios (SSE 9/6) e propor que este documento, bem como o documento SSE 9/6/1 (Japão), sejam remetidos para o grupo de trabalho sobre a proteção contra incêndios para um debate mais aprofundado com vista à finalização das alterações ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS e ao Código FSS nessa sessão.

O MSC 107 aprovou os projetos de alterações ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS sobre a segurança contra incêndios dos navios ro-ro de passageiros, nos termos do ponto 14.16.2 do

relatório do MSC 107 (MSC 107/20) e do anexo 33 do MSC 107/20/Add. 1, tendo em vista a sua adoção no MSC 108.

A posição da União no MSC 107 consistiu em apoiar o projeto de alteração do capítulo II-2 da Convenção SOLAS, mas tendo em conta as alterações propostas pelo Japão (MSC 107/14/4).

A posição da União deve consistir em apoiar estas alterações, uma vez que irão aduzir benefícios significativos para a segurança da vida humana no mar através do reforço das normas de segurança contra incêndios dos navios de passageiros, em especial dos navios ro-ro de passageiros.

No que diz respeito às alterações ao capítulo V da Convenção SOLAS de 1974 relativas à segurança da navegação - regras 31 e 32:

O MSC 103 tinha concordado em incluir na sua agenda pós-bienal um relatório sobre a «elaboração de medidas relativas à deteção e comunicação obrigatória relativa a contentores perdidos no mar, suscetíveis de melhorar o posicionamento, o seguimento e a recuperação desses contentores», prevendo duas sessões necessárias para completar a abordagem deste tópico, atribuindo ao Subcomité para o Transporte de Mercadorias e Contentores (CCC) um papel de coordenação.

O CCC 8 acordou em criar um grupo de trabalho sobre a elaboração de medidas relativas à deteção e comunicação obrigatória de informações relativas a contentores perdidos no mar e incumbiu-o, nomeadamente, tendo em conta as observações formuladas e as decisões tomadas em sessão plenária, de preparar os projetos de alterações ao capítulo V da Convenção SOLAS, com base numa proposta da UE (CCC 8/11/1).

O CCC 8 finalizou e chegou a acordo sobre o projeto de alterações ao capítulo V da Convenção SOLAS, tal como consta do anexo 7 do CCC 8/18, para apresentação ao MSC 107 para aprovação e subsequente adoção. O Subcomité subscreveu igualmente o ponto de vista do Grupo de Trabalho segundo o qual os projetos de alterações devem entrar em vigor em 1 de janeiro de 2026, desde que as alterações tenham sido adotadas até 1 de julho de 2024, em conformidade com o ciclo intercalar *ad hoc* de alterações acordado no MSC 104 (CCC 8/WP.5, ponto 18).

A posição da União no CCC 8 consistiu em apoiar ativamente a proposta do CCC 8/11/1 (Austrália *et al.*) e em propor que esta proposta, juntamente com os documentos CCC 8/INF.7 (Países Baixos) e CCC 8/INF.9 (França), seja remetida para um debate técnico no grupo de trabalho sobre a elaboração de medidas relativas à deteção e comunicação obrigatória de informações sobre contentores perdidos no mar.

O MSC 107 aprovou o projeto de alterações ao capítulo V da Convenção SOLAS no que diz respeito à notificação da perda de contentores, tendo em vista a sua adoção no MSC 108.

A União deve apoiar estas alterações, uma vez que irão simplificar o processamento dos relatórios de perda de contentores, a fim de cumprir as obrigações regulamentares, prever uma obrigação de comunicação de informações por parte do Estado de pavilhão à OMI, promover a segurança da navegação e prevenir a poluição.

4.2. Alterações ao Código Internacional para a Segurança dos Navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF)

O CCC 8 concordou em criar um Grupo de Trabalho sobre as Alterações ao Código IGF e a Revisão do Código Internacional de construção e equipamento de navios de transporte de gases liquefeitos a granel (Código IGC) e incumbiu-o, tendo em conta os comentários feitos e

as decisões tomadas em sessão plenária, de finalizar vários projetos de alterações ao Código IGF.

O CCC 8 concordou em elaborar alterações ao Código IGF, tal como consta do anexo 3 do CCC 8/18, para apresentação ao MSC 107 para aprovação e subsequente adoção. Neste contexto, o Subcomité apoiou a recomendação do grupo de trabalho de emitir uma circular do MSC sobre a aplicação antecipada dos projetos de alteração aos pontos 4.2.2 e 8.4.1 a 8.4.3 do Código IGF, sob reserva de adoção no MSC 108 (CCC 8/WP.4, ponto 14).

A posição da União no CCC 8 consistiu em apoiar a criação de um grupo de trabalho para finalizar as alterações ao Código IGF, tal como estabelecidas no relatório do Grupo de Correspondência (CCC 8/3) e em analisar os documentos CCC 8/3/1-3 (IACS) e CCC 8/3/4 (República da Coreia), bem como apoiar a criação de um grupo de trabalho sobre a elaboração de disposições de segurança para os novos combustíveis alternativos, em especial para finalizar o projeto de orientações provisórias para os navios que utilizam combustíveis GPL e continuar a desenvolver o projeto de orientações provisórias para os navios que utilizam hidrogénio como combustível.

O MSC 107 aprovou os projetos de alterações ao Código IGF, com vista à sua adoção no MSC 108, juntamente com uma circular do MSC sobre a aplicação antecipada dos projetos de alterações aos pontos 4.2.2 e 8.4.1 a 8.4.3 do Código IGF.

A União deverá apoiar estas alterações, uma vez que irão reforçar a segurança dos navios, incluindo os de passageiros, que utilizam gás natural como combustível.

4.3. Alterações ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros (Código ESP de 2011), de 2011

O MSC 106 tinha adotado alterações às partes A e B dos anexos A e B do Código ESP de 2011, elaboradas pelo SDC 8 em conformidade com o procedimento de atualização regular do Código acordado pelo MSC 92, que isenta as atualizações regulares do Código ESP de 2011 do ciclo de quatro anos para a entrada em vigor das alterações SOLAS (MSC 92/26, ponto 13.31). As alterações deviam ser consideradas aceites em 1 de janeiro de 2024, devendo entrar em vigor em 1 de julho de 2024.

O SDC 9 analisou o documento SDC 9/6 (China), propondo a alteração dos procedimentos de aprovação e certificação das empresas que procedem à medição da espessura das estruturas do casco, de modo a permitir que as administrações exerçam o direito de auditar essas mesmas empresas. Após apreciação, o Subcomité chegou a acordo sobre um projeto de resolução do MSC sobre as alterações ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, de 2011 (Código ESP de 2011), tal como consta do anexo 3 do SDC 9/16, para apresentação ao MSC 107 para aprovação e subsequente adoção.

A posição da União sobre o CDS 9 consistiu em apoiar a proposta.

O MSC 107 aprovou os projetos de alteração ao Código ESP de 2011, tendo em vista a sua adoção no MSC 108.

A posição da União no MSC 107 consistiu em apoiar a proposta.

Por conseguinte, a União deve apoiar estas alterações, uma vez que clarificam os procedimentos de aprovação e certificação das empresas que procedem à medição da espessura das estruturas do casco nos anexos das alterações de 2019 ao Código ESP de 2011, fazendo referência à administração e não a uma organização reconhecida pela Administração.

4.4. Alterações ao Código Internacional dos Meios de Salvação (LSA)

No que diz respeito às alterações à velocidade mínima e máxima de descida das embarcações de sobrevivência e das embarcações de socorro (pontos 6.1.2.8 e 6.1.2.10 do Código LSA):

O MSC 99 analisou o documento MSC 99/20/2 (Japão) e concordou em incluir na sua agenda pós-bienal um ponto sobre a «elaboração de alterações ao Código LSA para rever a velocidade de descida das embarcações de sobrevivência e das embarcações de socorro dos navios de carga», prevendo duas sessões para completar a abordagem deste ponto e atribuindo ao Subcomité SSE um papel de coordenação (MSC 99/22, pontos 20.14 a 20.18). O Comité concordou igualmente que as alterações a desenvolver deveriam aplicar-se a todos os navios de carga abrangidos pelo capítulo III da Convenção SOLAS e a todos os dispositivos de lançamento que utilizem cabos e guinchos; o instrumento a alterar é o Código LSA, n.º 6.1.2.8.

O SSE 9, depois de ter recordado que a conclusão se limitava a alterações apenas aos navios de carga, tomou nota da conclusão do Grupo de que a velocidade mínima de descida das embarcações de sobrevivência e das embarcações de socorro não teria qualquer efeito nos navios de passageiros, aos quais já se aplicava uma limitação da altura dos turcos em conformidade com a regra SOLAS III/24. Por conseguinte, o Subcomité convidou o MSC 107 a alargar a aplicação do referido projeto de alterações ao capítulo VI do Código LSA para os n.ºs 6.1.2.8 e 6.1.2.10 revistos aos navios de passageiros, de modo a que a velocidade de descida máxima também se aplicasse, observando que o Grupo tinha elaborado os projetos de alterações de modo a serem aplicáveis tanto aos navios de carga como aos navios de passageiros.

Subsequentemente, o Subcomité chegou a acordo sobre um projeto de resolução do MSC sobre as alterações ao Código LSA relativas à velocidade mínima e máxima de descida das embarcações de sobrevivência e das embarcações de socorro, e sobre a folha de controlo/monitorização e o formato de registo, tal como estabelecido no anexo 4 do SSE 9/20, tendo em vista a sua aprovação no MSC 107 e subsequente adoção no MSC 108.

O MSC 107 concordou em alterar o projeto de alterações ao ponto 6.1.2.10 do Código LSA, tal como sugerido no documento MSC 107/14/5, e aprovou os projetos de alterações ao Código LSA (pontos 6.1.2.8 e 6.1.2.10), tendo em vista a sua adoção no MSC 108.

A posição da União no MSC 107 consistia em apoiar esta decisão, uma vez que irá reforçar a segurança dos navios de passageiros.

A posição da União deve consistir em apoiar estas alterações, uma vez que promovem a segurança marítima, através da revisão da velocidade de descida das embarcações de sobrevivência e das embarcações de socorro dos navios de passageiros.

No que diz respeito às alterações ao desempenho dos coletes de salvação dentro de água (ponto 2.2.1.6.2 do Código LSA):

O MSC 101 tinha incluído na agenda pós-bienal do Comité um relatório sobre a «elaboração de alterações ao Código LSA e à Resolução MSC.81 (70) da Convenção SOLAS para abordar o desempenho dos coletes de salvação dentro de água», com o objetivo de melhorar o desempenho dos coletes de salvação dentro de água para atenuar os riscos associados à imersão dos marítimos na água, sendo necessárias duas sessões para completar o ponto, atribuindo ao Subcomité o papel de coordenação.

O SSE 9 concordou com o projeto de alterações ao capítulo II do LSA, tal como consta do anexo 4 do SSE 9/20, tendo em vista a sua aprovação pelo MSC 107 e subsequente adoção pelo MSC 108.

A posição da União no SSE 9 consistiu em apoiar que as secções pertinentes do SSE 9/3 (anexos 2 e 3 do relatório do Grupo de Correspondência LSA), bem como os documentos apresentados no âmbito deste ponto da ordem do dia, fossem remetidos para o grupo de trabalho LSA para análise pormenorizada, tendo em vista a sua finalização nesta sessão.

O MSC 107 aprovou projetos de alteração do capítulo II do Código LSA relativos ao desempenho dos coletes de salvação dentro de água, tendo em vista a sua adoção no MSC 108.

A posição da União consistiu em apoiar que as secções pertinentes do SSE 9/3 (anexos 2 e 3 do relatório do Grupo de Correspondência LSA), bem como os documentos apresentados no âmbito deste ponto da ordem do dia, fossem remetidos para o grupo de trabalho LSA para análise pormenorizada, tendo em vista a sua finalização nesta sessão.

A posição da União deve consistir em apoiar estas alterações, uma vez que promovem a segurança marítima, assegurando um desempenho adequado dos coletes de salvação dentro de água e promovendo a segurança dos marítimos.

No que diz respeito às alterações relativas aos sistemas de colocação na água de cabo simples com gancho dos dispositivos das embarcações de salvação (pontos 4.4.7.6.8 e 4.4.7.6.17 do Código LSA)

O MSC 99 analisou o documento MSC 99/20/2 (Japão) e concordou em incluir na sua agenda pós-bienal um ponto sobre a «elaboração de alterações ao Código LSA para rever a velocidade de descida das embarcações de sobrevivência e das embarcações de socorro dos navios de carga», prevendo duas sessões para completar a abordagem deste ponto e atribuindo ao Subcomité SSE um papel de coordenação (MSC 99/22, pontos 20.14 a 20.18).

O SSE 7 analisou os projetos de alteração ao ponto 4.4.7.6.17 do Código LSA relativos aos sistemas de colocação na água de cabo simples com ganchos de libertação com carga e concordou com o projeto de alterações (SSE 7/WP.3, anexo 5).

O MSC 106 analisou o documento MSC 106/11/1 (Baamas *et al.*), identificando uma consequência imprevista da proposta de supressão do n.º 4.4.7.6.8 relativo aos ganchos de libertação sem carga, e concordou que era necessário um debate mais aprofundado no SSE 9. Além disso, o Comité redefiniu o âmbito dos resultados de modo a incluir outros parágrafos do ponto 4.4.7.6 do Código LSA, a fim de proporcionar a clareza necessária para uma aplicação coerente dos requisitos e de o designar como «Alterações ao Código LSA relativas aos sistemas de colocação na água de cabo simples com gancho de libertação com carga».

O SSE 9 concordou com os projetos de alterações aos pontos 4.4.7.6.8 e 4.4.7.6.17 (já acordados pelo SSE 7) do capítulo IV do Código LSA sobre os sistemas de colocação na água de cabo simples com gancho, tal como estabelecido no anexo 4 do SSE 9/20, tendo em vista a sua aprovação pelo MSC 107 e subsequente adoção pelo MSC 108. A este respeito, o Subcomité concordou que os ganchos rígidos com um dispositivo de segurança acionados por retorno de mola na boca do gancho devem ser considerados como satisfazendo os requisitos do ponto 4.4.7.6.8 do Código LSA, tal como alterado, quando o mecanismo é reiniciado automaticamente.

A posição da União no SSE 9 consistia em aprofundar a discussão dos documentos pertinentes no grupo de trabalho.

O MSC 107 aprovou projetos de alteração aos pontos 4.4.7.6.8 e 4.4.7.6.17 do Código LSA relativos aos sistemas de colocação na água de cabo simples com gancho, tendo em vista a sua adoção no MSC 108.

A posição da União consistiu em apoiar as alterações.

A posição da União deve consistir em apoiar as alterações ao Código LSA, uma vez que promovem a segurança marítima através do reforço das normas de segurança dos sistemas de colocação na água de cabo simples com ganchos de libertação com carga, suprimindo as isenções previstas no n.º 4.4.7.6.17.

4.5. Alterações ao Código Internacional dos Sistemas de Segurança contra Incêndios (Código FSS)

O MSC 97 concordou com a nova conclusão proposta pela UE em matéria de incêndios em pavimentos ro-ro de navios de passageiros, com base num estudo sobre acidentes ocorridos em navios ro-ro de passageiros, identificando 14 áreas de possíveis intervenções para melhoria e alteração dos instrumentos.

O SSE 6 conseguiu finalizar o projeto de orientações provisórias, que incluía várias propostas que foram o resultado direto dos dois estudos FIRESAFE. Além disso, o SSE 6 realizou progressos satisfatórios na elaboração de projetos de alterações às diretrizes revistas para a manutenção e inspeção dos sistemas e equipamentos de proteção contra incêndios (MSC.1/Circ.1432). Finalmente, o MSC 101 aprovou as orientações provisórias.

O SSE 7 aprovou, em princípio, o projeto de alterações ao Código FSS, capítulos 7 e 9, tendo em conta que o grupo de correspondência analisaria mais aprofundadamente a questão dos requisitos adicionais para o sistema de aumento linear da temperatura no Código FSS.

O SSE 8 aprofundou o projeto de alterações ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS e ao Código FSS para os navios ro-ro de passageiros novos e existentes e restabeleceu o Grupo de Correspondência para a Proteção contra Incêndios, a fim de prosseguir os trabalhos a nível intersetorial, com o mandato estabelecido no ponto 6.26 do documento SSE 8/20, e incumbiu o Grupo de apresentar um relatório a esta sessão.

O SSE 9 concordou com projetos de alterações ao Código FSS, tal como constam do anexo 6 do SSE 9/20, tendo em vista a sua aprovação pelo MSC 107 e subsequente adoção pelo MSC 108, juntamente com a adoção dos projetos de alterações à SOLAS conexos.

A posição da União no SSE 9 consistiu em apoiar, em geral, o relatório do Grupo de Correspondência sobre a Proteção contra Incêndios (SSE 9/6) e propor que o presente documento, bem como o documento SSE 9/6/1 (Japão), sejam remetidos para o grupo de trabalho sobre a proteção contra incêndios para um debate mais aprofundado com vista à finalização das alterações ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS e ao Código FSS nesta sessão.

O MSC 107 aprovou os projetos de alterações ao Código FSS sobre a segurança contra incêndios dos navios ro-ro de passageiros, tendo em vista a sua adoção pelo MSC 108, juntamente com os projetos de alterações à SOLAS que lhe estão associados.

A posição da União consistiu em apoiar estas alterações.

A posição da União deverá consistir em apoiar estas alterações, uma vez que irão aduzir benefícios significativos para a segurança da vida humana no mar através do reforço da segurança contra incêndios dos navios de passageiros, em especial dos navios ro-ro de passageiros.

4.6. Alterações ao Código de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW)

O MSC 105 confirmou que o grupo de trabalho tripartido conjunto da OIT/OMI (JTWG) deveria ponderar, no âmbito do seu novo mandato (MSC 105/20, ponto 16.14.1), a elaboração de disposições em matéria de formação sobre intimidação e assédio no setor marítimo,

incluindo a agressão sexual e o assédio sexual (SASH), e incumbiu o Subcomité das Normas de Formação e de Serviço de Quartos (HTW) de elaborar e finalizar, com caráter prioritário, as disposições do STCW em matéria de formação sobre intimidação e assédio no setor marítimo, incluindo SASH, no novo ponto sobre a revisão global da Convenção e do Código STCW de 1978, tendo em conta o trabalho a realizar em coordenação com o grupo de trabalho temporário.

O HTW 9 concordou com o projeto de alterações ao quadro A-VI/1-4 do Código STCW para prevenir e dar resposta à intimidação e ao assédio, incluindo o SASH, tal como consta do anexo 7 do HTW 9/15, para aprovação pelo MSC 107, tendo em vista a sua adoção pelo MSC 108. O Subcomité acordou igualmente em que os projetos de alterações devem ser analisados pelo grupo de trabalho técnico conjunto e remetidos para o grupo HTW 10 para apreciação final, antes da sua adoção pelo Comité.

A posição da União no documento HTW 9 consistiu em apoiar os documentos HTW 9/7/1 (Estados Unidos) e HTW 9/7/8 (Baamas *et al.*) sobre o mérito, tendo em conta o HTW 9/7/5 (República da Coreia), e em confirmar a importância de abordar a questão do assédio e da segurança psicológica, indicando simultaneamente, em conformidade com o MSC 105, que os três documentos devem ser debatidos com caráter prioritário no grupo de trabalho antes de se considerar a revisão geral.

O MSC 107 aprovou os projetos de alterações ao quadro A-VI/1-4 do Código STCW para prevenir e dar resposta à intimidação e ao assédio, incluindo o SASH, tendo em vista a sua adoção no MSC 108. A este respeito, o Comité tomou nota do acordo alcançado durante o HTW 9 no sentido de remeter igualmente os projetos de alterações acima referidos para a segunda reunião do grupo de trabalho tripartido conjunto da OIT/OMI para identificar e abordar as questões dos marítimos e o elemento humano (JTWG), para apreciação e aconselhamento no MSC 108, antes da sua adoção nessa sessão.

A posição da União consistiu em apoiar os projetos de alterações.

A posição da União deve consistir em apoiar estas alterações, uma vez que irão promover a segurança do local de trabalho para os marítimos, incluindo na secção A-VI/1 relativa aos «Requisitos mínimos obrigatórios relativos à familiarização em matéria de segurança, formação e instrução de base para todos os marítimos», uma nova competência para «Contribuir para a prevenção e a resposta à intimidação e ao assédio, incluindo a agressão sexual e o assédio sexual».

5. LEGISLAÇÃO PERTINENTE E COMPETÊNCIAS DA UE NESTA MATÉRIA

5.1. Alterações ao artigo V do Protocolo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL)

A Diretiva 2002/59/CE, com a última redação que lhe foi dada, estabelece um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios¹. O artigo 17.º exige que «os Estados-Membros devem assegurar um acompanhamento e tomar todas as medidas adequadas para garantir que o comandante de um navio que navegue na sua zona de busca e salvamento, na sua zona económica exclusiva ou numa zona equivalente informe imediatamente o centro costeiro geograficamente competente de: [...] d) Qualquer mancha de poluição ou deriva de contentores ou embalagens observadas no mar.» O objetivo é informar as autoridades competentes (Estados costeiros afetados) para que possam tomar medidas

¹ JO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

atempadas. Por conseguinte, já existe, a nível da UE, um sistema obrigatório (SafeSeaNet) para comunicar a perda de contentores. Este sistema de comunicação de incidentes tem sido prática corrente desde 2012.

Além disso, a Diretiva 2009/18/CE, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo², prevê que os organismos de investigação de acidentes marítimos dos Estados-Membros sejam informados sem demora pelas autoridades responsáveis e/ou pelas partes envolvidas da ocorrência de todos os acidentes e incidentes abrangidos pelo âmbito de aplicação da diretiva. Tal inclui a perda de contentores no mar.

Por conseguinte, as alterações ao artigo V do Protocolo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL) são suscetíveis de influenciar decisivamente os requisitos aplicáveis ao abrigo da Diretiva 2002/59/CE e da Diretiva 2009/18/CE.

5.2. Alterações ao anexo VI da Convenção MARPOL

A Diretiva (UE) 2016/802 relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos³ reflete os requisitos relacionados com o enxofre nos combustíveis e as disposições de execução do anexo VI revisto da MARPOL.

Além disso, o Regulamento (UE) 2015/757 relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo⁴ (Regulamento MCV da UE) estabelece o quadro jurídico para um sistema da UE de monitorização, comunicação e verificação das emissões de GEE (MCV). O regulamento visa fornecer dados sólidos e verificáveis sobre as emissões de GEE e indicadores de eficiência energética, informar os decisores políticos e incentivar a aceitação pelo mercado de tecnologias e comportamentos eficientes do ponto de vista energético. Para o efeito, considera os entraves do mercado, como a falta de informações. Entrou em vigor em 1 de julho de 2015.

O Regulamento (UE) 2021/1119 que cria o quadro para alcançar a neutralidade climática (Lei Europeia em matéria de Clima)⁵ estabelece uma meta climática vinculativa da União de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa — após dedução das remoções — em, pelo menos, 55 % até 2030, em comparação com os níveis de 1990. Inclui igualmente um objetivo de neutralidade climática até 2050 e um objetivo ambicioso para as emissões líquidas negativas após este período.

Com base nas propostas da Comissão do pacote Objetivo 55 para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, os legisladores da UE adotaram os seguintes atos jurídicos que visam especificamente as emissões de GEE do setor do transporte marítimo:

- a revisão da Diretiva 2003/87/CE relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União⁶ e da Decisão (UE) 2015/1814, relativa à criação e ao funcionamento de uma reserva de estabilização do mercado para o sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União⁷, através da alteração da Diretiva (UE) 2023/959⁸, a fim de alargar o sistema de comércio de licenças de emissão da

² JO L 131 de 28.5.2009, p. 114.

³ JO L 132 de 21.5.2016, p. 58.

⁴ JO L 123 de 19.5.2015, p. 55.

⁵ JO L 243 de 9.7.2021, p. 1.

⁶ JO L 275 de 25.10.2003, p. 32.

⁷ JO L 264 de 9.10.2015, p. 1.

⁸ JO L 130 de 16.5.2023, p. 134.

UE ao setor do transporte marítimo, com efeito a partir de 1 de janeiro de 2024 (juntamente com as necessárias alterações ao Regulamento MCV da UE⁹, a fim de rever as regras de monitorização e comunicação de informações, também através da revisão dos atos de execução e delegados pertinentes).

- O Regulamento (UE) 2023/1805 centra-se na utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos no setor marítimo¹⁰ (Regulamento FuelUE Transportes Marítimos) e exige que a sua adoção pelos navios que escalam portos da UE seja aplicável a partir de 1 de janeiro de 2025.

O cumprimento das novas obrigações decorrentes do alargamento do Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE (CELE) ao transporte marítimo e do Regulamento FuelUE Transportes Marítimos basear-se-á no sistema de monitorização, comunicação de informações e verificação estabelecido pelo Regulamento MCV da UE.

Estes atos da UE estão, por sua vez, fortemente associados às medidas da OMI em matéria de GEE, como o sistema de recolha de dados da OMI, o índice de eficiência energética dos navios existentes (EEXI) e o indicador de intensidade de carbono (CII), que visam recolher e publicar informações sobre a eficiência energética técnica e operacional dos navios em relação a cada um dos navios.

Qualquer medida da OMI em matéria de GEE, que exija a monitorização, verificação e comunicação das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo, poderá afetar o Regulamento MCV da UE, bem como a Diretiva CELE e o Regulamento FuelUE Transportes Marítimos.

Por conseguinte, as alterações ao anexo VI da MARPOL são suscetíveis de influenciar de forma determinante os requisitos aplicáveis ao abrigo da Diretiva (UE) 2016/802, do Regulamento (UE) 2015/757, da Diretiva 2003/87/CE, da Decisão (UE) 2015/1814 e do Regulamento (UE) 2023/1805.

5.3. Alterações à Convenção sobre a Gestão das Águas de Lastro

A Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto¹¹ visa assegurar que os navios respeitam as regras da UE e as regras internacionais em matéria de segurança marítima e ambiente e estabelece critérios comuns para as inspeções dos navios.

Na sequência de uma proposta da Comissão de revisão da diretiva, a Convenção sobre a Gestão das Águas de Lastro será incluída na lista de convenções (artigo 2.º, n.º 1) segundo as quais os agentes de controlo do Estado do porto devem assegurar a sua aplicação a navios que arvoem pavilhão estrangeiro durante as suas inspeções (artigo 13.º). De acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça¹², o risco de afetação diz respeito não só às regras em vigor, mas também à sua evolução futura previsível.

Por conseguinte, as alterações à Convenção sobre a Gestão das Águas de Lastro são suscetíveis de influenciar decisivamente os requisitos aplicáveis ao abrigo da Diretiva 2009/16/CE.

⁹ Regulamento (UE) 2023/957 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que altera o Regulamento (UE) 2015/757 para prever a inclusão das atividades de transporte marítimo no Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE e para a monitorização, comunicação e verificação das emissões de gases com efeito de estufa adicionais e emissões de tipos de navio adicionais, JO L 130 de 16.5.2023, p. 105.

¹⁰ JO L 234 de 22.9.2023, p. 48

¹¹ JO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

¹² Parecer 1/03 do Tribunal de Justiça, de 7 de fevereiro de 2006, Convenção de Lugano, ponto 126.

5.4. Alterações aos capítulos II-1, II-2 e V da Convenção internacional para a salvaguarda da vida humana no mar (SOLAS), de 1974

Nos termos do disposto no artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), da Diretiva 2009/45/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros¹³ a Convenção SOLAS é aplicável aos navios de passageiros da classe A, enquanto o capítulo II-2 do anexo I, relativo à proteção, deteção e extinção de incêndios estabelece várias e extensas prescrições para os navios de passageiros das classes B, C e D que efetuam viagens domésticas.

Além disso, o anexo I inclui as regras II-1/A-1/5 (secção 1) e II-1/A-1/3-4 (secção 2), que estabelecem que os navios da classe B devem dispor de um procedimento de reboque de emergência específico para cada navio. Esse procedimento deve ser mantido a bordo do navio para utilização em situações de emergência e deve basear-se nos dispositivos e equipamentos existentes e disponíveis a bordo do navio. Estas regras também remetem igualmente para as *Guidelines for owners/operators on preparing emergency towing procedures* (MSC.1/Circ.1255)].

A Diretiva 2002/59/CE, conforme alterada, exige que «os Estados-Membros devem assegurar um acompanhamento e tomar todas as medidas adequadas para garantir que o comandante de um navio que navegue na sua zona de busca e salvamento, na sua zona económica exclusiva ou numa zona equivalente, informe imediatamente o centro costeiro geograficamente competente de: [...] d) *Qualquer mancha de poluição ou deriva de contentores ou embalagens observadas no mar.*» O objetivo é informar as autoridades competentes (Estados costeiros afetados) para que possam tomar medidas atempadas. Por conseguinte, já existe, a nível da UE, um sistema obrigatório (SafeSeaNet) para comunicar a perda de contentores. Este sistema de comunicação de incidentes tem sido prática corrente desde 2012.

Além disso, a Diretiva 2009/18/CE, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo, prevê que os organismos de investigação de acidentes marítimos dos Estados-Membros sejam informados sem demora pelas autoridades responsáveis e/ou pelas partes envolvidas da ocorrência de todos os acidentes e incidentes abrangidos pelo âmbito de aplicação da diretiva. Tal inclui a perda de contentores no mar.

Por conseguinte, as alterações aos capítulos II-1, II-2 e V da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, são suscetíveis de influenciar decisivamente as prescrições aplicáveis ao abrigo da Diretiva 2009/45/CE, da Diretiva 2002/59/CE e da Diretiva 2009/18/CE.

5.5. Alterações ao Código Internacional para a Segurança dos Navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF)

O artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), da Diretiva 2009/45/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros que efetuam viagens domésticas aplica a Convenção SOLAS, conforme alterada, aos navios de passageiros da classe A. Uma vez que o Código IGF é um código obrigatório ao abrigo da Convenção SOLAS, é igualmente aplicável aos navios de passageiros ao abrigo da presente diretiva.

Além disso, o anexo I da Diretiva 2009/45/CE inclui duas regras aplicáveis aos navios que utilizam combustíveis de baixo ponto de inflamação:

- Regra II-1/G/1: aplicável aos navios novos das classes B, C e D [e aos navios existentes da classe B] - «Os navios, independentemente da data de construção,

¹³ JO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

convertidos para utilizar ou que se comprometam a utilizar combustível gasoso ou líquido com um ponto de inflamação inferior ao permitido nos termos da regra II-2/A/10, ponto.1.1, devem satisfazer as prescrições do Código IGF, tal como definido na Convenção SOLAS II-1/2.28.»; e

- Regra II-1/G/57: Requisitos aplicáveis aos navios que utilizam combustíveis de baixo ponto de inflamação - «os navios que utilizam combustível gasoso ou líquido com um ponto de inflamação inferior ao permitido nos termos da regra II- 2/4.2.1.1 devem cumprir os requisitos do Código IGF, tal como definido na Convenção SOLAS II-1/2.28.

Por conseguinte, as alterações ao Código Internacional para a Segurança dos Navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF) são suscetíveis de influenciar decisivamente a aplicação da Diretiva 2009/45/CE.

5.6. Alterações ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros (Código ESP de 2011), de 2011

O Regulamento (UE) n.º 530/2012 relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples¹⁴ torna obrigatória a aplicação do programa de avaliação do estado dos navios (CAS) da OMI aos navios petroleiros de casco simples com mais de 15 anos. O programa reforçado de inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, ou Programa Reforçado de Vistorias (ESP), indica como efetuar esta avaliação reforçada. Uma vez que o CAS utiliza o ESP como instrumento para atingir o seu objetivo, quaisquer alterações às inspeções ESP, como as atuais alterações para centrar as vistorias apenas em áreas suspeitas de medição da espessura na primeira vistoria de renovação de petroleiros de casco duplo, serão automaticamente aplicáveis com o Regulamento (UE) n.º 530/2012.

Por conseguinte, as alterações ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, de 2011 (Código ESP de 2011), são suscetíveis de influenciar de forma decisiva a aplicação do Regulamento (UE) n.º 530/2012.

5.7. Alterações ao Código Internacional dos Meios de Salvação (LSA)

A Diretiva 2014/90/UE relativa aos equipamentos marítimos¹⁵ assegura a livre circulação desses equipamentos na União através da aplicação uniforme dos instrumentos internacionais pertinentes relativos aos equipamentos marítimos a instalar a bordo dos navios da UE. A este respeito, foi adotado o Regulamento de Execução (UE) 2023/1667, que inclui os meios de salvação e os coletes de salvação, que inclui referências ao Código LSA e à Resolução MSC.81(70).

Além disso, o artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), da Diretiva 2009/45/CE relativa aos navios de passageiros que operam a nível nacional aplica a Convenção SOLAS aos navios de passageiros da classe A. Ademais, em conformidade com a mesma diretiva, os navios das classes B, C e D são obrigados a cumprir as disposições principais do Código LSA e do capítulo III da Convenção SOLAS.

¹⁴ JO L 172 de 30.6.2012, p. 3

¹⁵ JO L 257 de 28.8.2014, p. 146.

Por conseguinte, as alterações ao Código Internacional dos Meios de Salvaguarda (LSA) são suscetíveis de influenciar de forma decisiva a aplicação da Diretiva 2014/90/UE e da Diretiva 2009/45/CE.

5.8. Alterações ao Código Internacional dos Sistemas de Segurança contra Incêndios (Código FSS)

O artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), da Diretiva 2009/45/CE aplica a SOLAS, conforme alterada, incluindo o Código internacional dos sistemas de proteção contra incêndios (Código FSS), aos navios de passageiros da classe A, ao passo que o anexo I, capítulo II-2, relativo à proteção, deteção e extinção de incêndios estabelece várias e extensas prescrições para os navios de passageiros das classes B, C e D que efetuam viagens domésticas.

Por conseguinte, as alterações ao Código internacional dos sistemas de proteção contra incêndios (Código FSS) são suscetíveis de influenciar de forma decisiva a aplicação da Diretiva 2009/45/CE.

5.9. Alterações ao Código de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW)

A Diretiva (UE) 2022/993 incorpora a Convenção STCW no direito da União. Os requisitos de formação e certificação dos marítimos são regulados pelo direito da UE na Diretiva (UE) 2022/993. O artigo 3.º da diretiva obriga os Estados-Membros a tomarem as medidas necessárias para assegurar que os marítimos que prestam serviço a bordo de navios recebam uma formação que, no mínimo, satisfaça os requisitos da Convenção STCW, conforme estabelecido no anexo I da diretiva, incluindo, se for caso disso, as disposições aplicáveis do Código STCW (artigo 1.º, n.º 21, da diretiva).

Por conseguinte, as alterações ao Código de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos dos Marítimos (STCW) são suscetíveis de influenciar decisivamente a aplicação da Diretiva (UE) 2022/993.

5.10. Competência da UE

O objeto dos atos previstos diz respeito a um domínio em que a União tem competência externa exclusiva por força da última parte do artigo 3.º, n.º 2, do TFUE, uma vez que os atos previstos são suscetíveis de «afetar regras comuns ou de alterar o seu âmbito de aplicação».

6. BASE JURÍDICA

6.1. Base jurídica processual

6.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê a adoção de decisões que definem *«as posições a tomar em nome da União numa instância instituída por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo»*.

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE é aplicável independentemente de a União ser ou não membro da instância ou parte no acordo¹⁶.

A noção de *«atos que produzem efeitos jurídicos»* inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas do direito internacional que regem a instância em questão.

¹⁶ Processo C-399/12 - Alemanha/Conselho (OIV), ECLI: EU: C: 2014: 2258, n.º 64.

Inclui ainda os instrumentos que não têm efeito vinculativo por força do direito internacional, mas que «*tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União*».¹⁷

6.1.2. Aplicação ao processo em apreço

O Comité para a Proteção do Meio Marinho e o Comité de Segurança Marítima da OMI são organismos criados por um acordo, concretamente a Convenção da Organização Marítima Internacional.

Os atos que estes dois comités da OMI são chamados a adotar constituem atos que produzem efeitos jurídicos. Os atos previstos tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE, designadamente dos seguintes atos:

- Diretiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios. O artigo 17.º estipula que «os Estados-Membros devem assegurar um acompanhamento e tomar todas as medidas adequadas para garantir que o comandante de um navio que navegue na sua zona de busca e salvamento, na sua zona económica exclusiva ou numa zona equivalente, informe imediatamente o centro costeiro geograficamente competente de: [...] d) *Qualquer mancha de poluição ou deriva de contentores ou embalagens observadas no mar.*» O objetivo é informar as autoridades competentes (Estados costeiros afetados) para que possam tomar medidas atempadas. Por conseguinte, já existe, a nível da UE, um sistema obrigatório (SafeSeaNet) para comunicar a perda de contentores.
- A Diretiva 2009/18/CE estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo. Com efeito, prevê que os organismos de investigação de acidentes marítimos dos Estados-Membros sejam informados sem demora pelas autoridades responsáveis e/ou pelas partes envolvidas da ocorrência de todos os acidentes e incidentes abrangidos pelo âmbito de aplicação da diretiva. Tal inclui a perda de contentores no mar.
- Diretiva (UE) 2016/802 relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos Tal deve-se ao facto de refletir os requisitos relacionados com o enxofre nos combustíveis e as disposições de execução do anexo VI revisto da MARPOL.
- Regulamento (UE) 2015/757, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo. Tal deve-se ao facto de estabelecer o quadro jurídico para um sistema da UE de monitorização, comunicação e verificação das emissões de gases com efeito de estufa (MCV). O cumprimento das novas obrigações decorrentes do alargamento do CELE ao transporte marítimo e do Regulamento FuelUE Transportes Marítimos basear-se-á no sistema de monitorização, comunicação de informações e verificação estabelecido pelo Regulamento MCV da UE.
- Diretiva 2003/87/CE, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União e Decisão (UE) 2015/1814, relativa à criação e ao funcionamento de uma reserva de estabilização do mercado para o regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva (UE) 2023/959, que alargou o CELE ao

¹⁷ Processo C-399/12 - Alemanha/Conselho (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61-64.

setor do transporte marítimo. Tal deve-se ao facto de se encontrar fortemente associada às medidas da OMI em matéria de GEE, como o sistema de recolha de dados da OMI, o índice de eficiência energética dos navios existentes (EEXI) e o indicador de intensidade de carbono (CII), que visam recolher e publicar informações sobre a eficiência energética técnica e operacional dos navios em relação a cada um dos navios.

- Regulamento (UE) 2023/1805 relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos. Tal deve-se ao facto de se encontrar fortemente associada às medidas da OMI em matéria de GEE, como o sistema de recolha de dados da OMI, o índice de eficiência energética dos navios existentes (EEXI) e o indicador de intensidade de carbono (CII), que visam recolher e publicar informações sobre a eficiência energética técnica e operacional dos navios em relação a cada um dos navios.
- Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto. Tal deve-se ao facto de, na sequência de uma proposta da Comissão, a Convenção sobre a Gestão das Águas de Lastro estar incluída numa lista de convenções (artigo 2.º, n.º 1) cuja aplicação aos navios que arvoreem pavilhão estrangeiro (artigo 13.º) os agentes de controlo do Estado do porto devem assegurar durante as suas inspeções. De acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, o risco de o âmbito de aplicação ser afetado diz respeito não somente às regras em vigor, mas também à sua evolução futura previsível.
- Diretiva 2009/45/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros. Tal deve-se ao facto de o artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), aplicar a Convenção SOLAS, bem como o Código FSS, aos navios de passageiros da classe A, ao passo que o anexo I, capítulo II-2, Proteção, Detecção e Extinção de Incêndios estabelece várias e extensas prescrições para os navios de passageiros das Classes B, C e D que efetuam viagens domésticas. Além disso, uma vez que o Código IGF é um código obrigatório no quadro da Convenção SOLAS, é igualmente aplicável aos navios de passageiros nos termos da presente diretiva. Os navios das Classes B, C e D são igualmente obrigados a respeitar as principais disposições do Código LSA e do capítulo III da Convenção SOLAS.
- Regulamento (UE) n.º 530/2012 relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples. Tal deve-se ao facto de este regulamento tornar obrigatória a aplicação do Programa de Avaliação do Estado dos Navios (CAS) da OMI aos navios petroleiros de casco simples com mais de 15 anos. O Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das Vistorias a Graneleiros e Petroleiros, ou Programa Reforçado de Vistorias (ESP), indica como efetuar esta avaliação reforçada. Uma vez que o CAS recorre ao ESP como o instrumento para atingir o seu objetivo, quaisquer alterações às inspeções ESP, como as atuais alterações para centrar as vistorias apenas em áreas suspeitas de medição da espessura na primeira vistoria de renovação de petroleiros de casco duplo, serão automaticamente aplicáveis com o Regulamento (UE) n.º 530/2012.
- Diretiva 2014/90/UE relativa aos equipamentos marítimos. Tal radica no facto de as normas relativas aos coletes de salvação e aos meios de salvação, bem como a Resolução MSC.81(70), fazerem parte do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2023/1667 da Comissão.

- Diretiva (UE) 2022/993 relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos. Tal deve-se ao facto de a mesma incorporar a Convenção STCW e o Código STCW no direito da União.

Os atos previstos não completam nem alteram o quadro institucional do acordo.

A base jurídica processual da decisão proposta é, por conseguinte, o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

6.2. Base jurídica material

6.2.1. Princípios

A base jurídica material de uma decisão nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é tomada uma posição em nome da União. Se o ato previsto prosseguir uma dupla finalidade ou se tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como principal e a outra como secundária, a decisão a adotar nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, a saber a exigida pela finalidade ou componente principal ou preponderante.

6.2.2. Aplicação ao processo em apreço

O objetivo e o conteúdo principais do ato previsto estão relacionados com o transporte marítimo. Por conseguinte, a base jurídica material da decisão proposta é o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE.

6.3. Conclusão

A base jurídica da decisão proposta deve ser o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, durante a 81.ª sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho e a 108.ª sessão do Comité de Segurança Marítima, no que respeita à adoção de alterações à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), à Convenção para a Gestão das Águas de Lastro, à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), ao Código Internacional de Segurança para Navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF), ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das Vistorias a Graneleiros e Petroleiros, de 2011 (Código ESP 2011), ao Código Internacional dos Meios de Salvação (LSA), ao Código internacional dos sistemas de proteção contra incêndios (Código FSS) e ao Código de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW).

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) A Convenção da Organização Marítima Internacional («OMI») entrou em vigor em 17 de março de 1958.
- (2) A OMI é uma agência especializada das Nações Unidas responsável pela proteção e segurança da navegação e pela prevenção da poluição marinha e atmosférica causada pelos navios. Todos os Estados-Membros da UE são membros da OMI. A União não é membro da OMI.
- (3) Segundo o disposto no artigo 38.º, alínea a), da Convenção da OMI, o Comité para a Proteção do Meio Marinho desempenha funções que são, ou que podem ser, conferidas à OMI por (ou nos termos de) convenções internacionais para prevenção e controlo da poluição marinha causada pelos navios, nomeadamente no que diz respeito à adoção e alteração de regulamentos ou de outras disposições.
- (4) Nos termos do artigo 28.º, alínea b), da Convenção sobre a OMI, o Comité de Segurança Marítima da OMI prevê mecanismos para executar quaisquer incumbências que lhe sejam cometidas por força dessa convenção, da Assembleia da OMI ou do Conselho da OMI, ou quaisquer obrigações que lhe possam ser atribuídas dentro do âmbito do referido artigo ou nos termos de qualquer outro instrumento internacional reconhecido pela OMI.
- (5) Na sua 81.ª sessão, que irá decorrer de 18 de março a 22 de março de 2024, o Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI deverá adotar alterações ao artigo V do Protocolo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), ao anexo VI da Convenção MARPOL sobre os combustíveis de baixo

ponto de inflamação e outras questões relacionadas com o fuelóleo, à acessibilidade dos dados da base de dados sobre consumo de combustível dos navios da OMI e à inclusão de dados sobre as operações de transporte e o aumento do nível de granularidade no DCS da OMI e na Convenção sobre a Gestão das Águas de Lastro.

- (6) Na sua 108.^a sessão, agendada para 15 de maio a 24 de maio de 2024, o Comité de Segurança Marítima da OMI deverá adotar alterações aos capítulos II-1, II-2 e V da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, ao Código Internacional de Segurança para navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF), ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, de 2011 (Código ESP de 2011), ao Código Internacional dos Meios de Salvaguarda (LSA) e ao Código internacional dos sistemas de proteção contra incêndios (Código FSS); e à secção A-VI/1 do Código de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW).
- (7) Convém definir a posição a adotar em nome da União, na 81.º sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI, uma vez que os atos previstos são suscetíveis de afetar de forma decisiva o conteúdo do direito da União, nomeadamente a Diretiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios¹, a Diretiva 2009/18/CE que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo², a Diretiva (UE) 2016/802 relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos³, o Regulamento (UE) 2015/757 relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo⁴, a Diretiva 2003/87/CE relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União⁵, a Decisão (UE) 2015/1814 relativa à criação e ao funcionamento de uma reserva de estabilização do mercado para o sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União⁶, o Regulamento (UE) 2023/1805 relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos⁷ e a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto⁸.
- (8) Por conseguinte, a União deve apoiar as alterações ao artigo V do Protocolo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), uma vez que é importante estabelecer um sistema único de notificação da perda de contentores, a fim de evitar a duplicação dos requisitos de apresentação e de evitar confusões, suscetíveis de acarretar um risco de não notificação da perda de contentores no mar.
- (9) A União deve apoiar as alterações previstas ao anexo VI da Convenção MARPOL sobre os combustíveis de baixo ponto de inflamação e outras questões relacionadas com o fuelóleo, pois essas alterações permitirão resolver a questão do requisito de

¹ JO L 208 de 5.8.2002, p. 10

² JO L 131 de 28.5.2009, p. 114

³ JO L 132 de 21.5.2016, p. 58

⁴ JO L 123 de 19.5.2015, p. 55

⁵ JO L 275 de 25.10.2003, p. 32

⁶ JO L 264 de 9.10.2015, p. 1

⁷ JO L 234 de 22.9.2023, p. 48

⁸ JO L 131 de 28.5.2009, p. 57

ensaio e incluir informações sobre o ponto de inflamação no guia de entrega de combustível (BDN) para os combustíveis de baixo ponto de inflamação, que era incompatível com as recentes alterações ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS, adotadas na 106.^a sessão do MSC. A União deve igualmente apoiar as alterações ao anexo VI da Convenção MARPOL sobre a acessibilidade dos dados na base de dados da OMI sobre o consumo de combustível dos navios e a inclusão de dados sobre as operações de transporte e o reforço do nível de granularidade no sistema de recolha de dados da OMI, uma vez que otimizam a utilização do DCS em benefício da elaboração das políticas de descarbonização do transporte marítimo e constituem um compromisso entre um acesso mais amplo aos dados do sistema de recolha de dados da OMI e o respetivo controlo por parte do Secretariado da OMI. Por um lado, as empresas de consultoria analítica e as entidades de investigação têm acesso aos dados do sistema de recolha de dados, sob reserva da aprovação do Secretariado da OMI, e, por outro, preveem a possibilidade de qualquer companhia divulgar ao público, a título voluntário, os dados incluídos no sistema de recolha de dados dos seus navios.

- (10) A União deve apoiar as alterações à Convenção sobre a Gestão das Águas de Lastro, uma vez que irão promover a utilização da digitalização na manutenção de livros de registo eletrónicos ao abrigo da Convenção.
- (11) É conveniente estabelecer a posição a adotar em nome da União durante a 108.^a sessão do Comité de Segurança Marítima da OMI, uma vez que os atos previstos são suscetíveis de influenciar de forma decisiva o conteúdo do direito da União, nomeadamente a Diretiva 2009/45/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros⁹, a Diretiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios¹⁰, a Diretiva 2009/18/CE que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo¹¹, o Regulamento (UE) n.º 530/2012 relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples¹², a Diretiva 2014/90/UE relativa aos equipamentos marítimos¹³ e a Diretiva (UE) 2022/993 relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos¹⁴.
- (12) Por conseguinte, a União deve apoiar as alterações aos capítulos II-1, II-2 e V da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) de 1974, uma vez que essas alterações irão promover substancialmente a segurança, garantindo que todos os navios novos, com exceção dos navios-tanque, incluindo os navios de passageiros, de arqueação bruta igual ou superior a 20 000 GT, dispõem de equipamento adequado para rebocar em caso de emergência, bem como reforçar, em geral, as normas de segurança contra incêndios dos navios de passageiros, incluindo os navios ro-ro de passageiros, e a segurança da utilização de combustível líquido nos navios de passageiros. Irão simplificar igualmente o processamento dos relatórios de perda de contentores, dando cumprimento às obrigações regulamentares, prever uma obrigação de comunicação de informações por parte do Estado de pavilhão à OMI, acrescer a segurança da navegação e prevenir a poluição.

⁹ JO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

¹⁰ JO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

¹¹ JO L 131 de 28.5.2009, p. 114.

¹² JO L 172 de 30.6.2012, p. 3.

¹³ JO L 257 de 28.8.2014, p. 146.

¹⁴ JO L 169 de 27.6.2022, p. 45.

- (13) A União deve apoiar as alterações ao Código Internacional de Segurança para os navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF), uma vez que irão reforçar a segurança dos navios que utilizam gás natural como combustível, incluindo os de passageiros.
- (14) A União deve apoiar as alterações ao Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, de 2011 (Código ESP de 2011), uma vez que irão clarificar os procedimentos de aprovação e certificação das empresas que procedem à medição da espessura das estruturas do casco nos anexos das alterações de 2019 ao Código ESP de 2011, fazendo referência à administração e não a uma organização reconhecida pela administração. Tal irá contribuir para clarificar o procedimento.
- (15) A União deve apoiar as alterações ao Código Internacional dos Meios de Salvação (LSA), uma vez que promovem a segurança marítima, revendo a redução da velocidade de descida das embarcações de sobrevivência e das embarcações de socorro dos navios de passageiros, assegurando um desempenho adequado dos coletes de salvação dentro de água para promover a segurança dos marítimos e reforçando as normas de segurança dos sistemas de colocação na água de cabo simples com ganchos de libertação com carga, eliminando as isenções previstas no ponto 4.4.7.6.17.
- (16) A União deve apoiar as alterações ao Código internacional dos sistemas de proteção contra incêndios (Código FSS), uma vez que irão aduzir benefícios significativos para a segurança da vida humana no mar através do reforço da segurança contra incêndios nos navios de passageiros, em especial nos navios ro-ro de passageiros.
- (17) A União deve apoiar as alterações à secção A-VI/1 do Código de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos dos Marítimos (STCW), uma vez que irão garantir um local de trabalho seguro para os marítimos, incluindo na secção A-VI/1 relativa aos «Requisitos mínimos obrigatórios em matéria de familiarização em matéria de segurança, formação e instrução de base para todos os marítimos» uma nova competência que visa «Contribuir para a prevenção e resposta à intimidação e ao assédio, incluindo a agressão sexual e o assédio sexual».
- (18) A posição da União deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros da OMI, e pela Comissão, atuando em conjunto,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar, em nome da União, na 81.^a sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional (OMI) consiste em concordar com a adoção das seguintes alterações:

- (a) Ao artigo V do Protocolo I da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), tal como consta do anexo ao documento MEPC 81/3/1 da OMI;
- (b) Ao anexo VI da Convenção MARPOL sobre os combustíveis de baixo ponto de inflamação e outras questões relacionadas com o fuelóleo, sobre a acessibilidade dos dados da base de dados do consumo de combustível dos navios da OMI e sobre a inclusão de dados sobre as operações de transporte e o aumento do nível de granularidade no sistema de recolha de dados da OMI, tal como estabelecido no anexo do documento MEPC 81/3/2 da OMI; e

- (c) À Convenção sobre a Gestão das Águas de Lastro, tal como consta do anexo do documento MEPC 81/3 da OMI.

Artigo 2.º

A posição a adotar em nome da União na 108.ª sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI consiste em concordar com a adoção de alterações:

- (a) Aos capítulos II-1, II-2 e V da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, tal como estabelecido nos anexos 1 e 2 do documento MSC 108/3 da OMI;
- (b) Ao Código Internacional de Segurança para navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação, conforme estabelecido no anexo 3 do Documento MSC 108/3 da OMI;
- (c) Ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das Vistorias a Graneleiros e Petroleiros, tal como estabelecido no anexo 5 do documento MSC 108/3 da OMI;
- (d) Ao Código Internacional dos Meios de Salvação (LSA), tal como consta do anexo 6 do documento MSC 108/3 da OMI;
- (e) Ao Código Internacional dos Sistemas de Proteção contra Incêndios, tal como estabelecido no anexo 7 do documento MSC 108/3 da OMI; e
- (f) À secção A-VI/1 do Código de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW), tal como consta do anexo ao documento MSC 108/3/2 da OMI.

Artigo 3.º

- 1. A posição referida no artigo 1.º deve ser expressa pela Comissão e pelos Estados-Membros da União que são membros do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI, agindo conjuntamente em nome da União.
- 2. A posição referida no artigo 2.º deve ser expressa pela Comissão e pelos Estados-Membros da União que são membros do Comité de Segurança Marítima da OMI, agindo conjuntamente em nome da União.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente decisão são a Comissão e os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*