

Bruxelas, 19 de março de 2026  
(OR. en)

7530/26

---

---

**Dossiê interinstitucional:  
2026/0073 (NLE)**

---

---

**MAR 33  
OMI 10  
ENV 259**

## PROPOSTA

---

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	19 de março de 2026
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2026) 127 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, na 84.ª sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho, sobre a adoção de alterações à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL) e durante a 111.ª sessão do Comité de Segurança Marítima, sobre a adoção de alterações à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, ao Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 1994 (Código HSC de 1994), ao Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 2000 (Código HSC de 2000), 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 Salvação (Código LSA) e ao Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966 (Protocolo das Linhas de Carga de 1988)

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2026) 127 final.

---

Anexo: COM(2026) 127 final

Bruxelas, 19.3.2026  
COM(2026) 127 final

2026/0073 (NLE)

Proposta de

## **DECISÃO DO CONSELHO**

**relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, na 84.<sup>a</sup> sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho, sobre a adoção de alterações à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL) e durante a 111.<sup>a</sup> sessão do Comité de Segurança Marítima, sobre a adoção de alterações à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, ao Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 1994 (Código HSC de 1994), ao Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 2000 (Código HSC de 2000), 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 Salvação (Código LSA) e ao Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966 (Protocolo das Linhas de Carga de 1988)**

## **EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

### **1. OBJETO DA PROPOSTA**

A presente proposta diz respeito à decisão que estabelece a posição a adotar, em nome da União, na 84.<sup>a</sup> sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional (MEPC 84), que deverá decorrer de 27 de abril a 1 de maio de 2026, e na 111.<sup>a</sup> sessão do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (MSC 111), que irá decorrer de 13 a 22 de maio de 2026.

Durante a 84.<sup>a</sup> sessão, o MEPC deverá adotar alterações ao anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL).

Na sua 111.<sup>a</sup> sessão, prevê-se que o MSC adote alterações aos:

- (a) Capítulos IV e V e ao apêndice (Certificados) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) de 1974;
- (b) Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 1994 (Código HSC de 1994);
- (c) Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 2000 (Código HSC de 2000);
- (d) Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, de 2011 (Código ESP de 2011);
- (e) Código Internacional dos Meios de Salvação (Código LSA);
- (f) Anexo B do Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966 (Protocolo das Linhas de Carga, de 1988).

### **2. CONTEXTO DA PROPOSTA**

#### **2.1. Convenção da Organização Marítima Internacional, Convenção MARPOL e Convenção SOLAS**

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.

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, celebrada em 1973 (Convenção MARPOL), é uma convenção da OMI, que entrou em vigor em 2 de outubro de 1983. Todos os Estados-Membros são partes na Convenção MARPOL e 25 Estados-Membros são também partes no anexo VI<sup>1</sup>, que entrou em vigor em 18 de maio de 2005. A União não é parte na Convenção MARPOL.

---

<sup>1</sup> A Áustria e a Hungria ainda não ratificaram o anexo VI da Convenção MARPOL.

Todos os Estados-Membros são partes na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar («SOLAS»), de 1974, que entrou em vigor em 25 de maio de 1980. A União não é parte na Convenção 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 apenas aos Estados. Todos os Estados-Membros da UE são membros da OMI. Embora a UE não seja membro, as relações da Comissão Europeia com a OMI baseiam-se atualmente na Resolução A.1168(32) da OMI, que estabelece os procedimentos e as condições para a cooperação entre a OMI e as organizações intergovernamentais. Com base nesta resolução da OMI e em outras disposições adotadas desde 1974, a Comissão Europeia participa, na qualidade de observadora, em todas as reuniões do Comité e do Subcomité da OMI.

O Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI (MEPC) é 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.

Nos termos do artigo 38.º, alínea a), da Convenção da OMI, o Comité para a Proteção do Meio Marinho executa quaisquer incumbências que lhe sejam cometidas por força da convenção da OMI, da Assembleia da OMI ou do Conselho da OMI, ou quaisquer obrigações que sobre ele possam recair dentro do referido âmbito ou ao abrigo de qualquer outro instrumento internacional reconhecido pela OMI. As decisões do Comité para a Proteção do Meio Marinho e dos seus órgãos subsidiários são adotadas por maioria dos seus membros.

O MEPC 84 adotará alterações à Convenção MARPOL em conformidade com o artigo 16.º, n.º 2, alíneas b), c) e d), da Convenção.

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 sinalização marítima, construção e equipamento de navios, tripulação do ponto de vista da segurança, regras para a prevenção de colisões, movimentação de cargas perigosas, procedimentos e requisitos de segurança marítima, informação hidrográfica, diários de bordo e registos de informação, investigação de acidentes marítimos, missões de salvamento, ou quaisquer outras questões que possam afetar diretamente a segurança marítima.

Nos termos do artigo 28.º, alínea b), da Convenção da OMI, o Comité de Segurança Marítima da OMI prevê mecanismos para executar quaisquer incumbências que lhe sejam cometidas por força da convenção da OMI, da Assembleia da OMI ou do Conselho da OMI, ou quaisquer obrigações que sobre ele possam recair dentro do referido âmbito ou ao abrigo de

qualquer outro instrumento internacional reconhecido pela OMI. As decisões do Comité de Segurança Marítima e dos seus órgãos subsidiários são adotadas por maioria dos seus membros.

O MSC 111 adotará alterações em conformidade com o artigo VIII, alínea b), subalínea iv), da Convenção SOLAS e com o artigo VI, n.º 2, alínea d), do Protocolo das Linhas de Carga, de 1988.

### **2.3. O ato previsto do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI**

Durante a sua 84.<sup>a</sup> sessão, o MEPC deverá adotar alterações ao anexo VI da Convenção MARPOL relativas a:

- designação do Atlântico Nordeste como nova zona de controlo das emissões (ECA) (regras 13 e 14 e apêndice VII do anexo VI da Convenção MARPOL),
- acessibilidade da base de dados da OMI sobre o consumo de combustível dos navios (IMO DCS) e cláusula de reexame da medida de redução de gases com efeito de estufa a curto prazo (regras 20, 25, 27 e 28).

Previa-se que estas alterações fossem adotadas durante a segunda sessão extraordinária do MEPC, que teve lugar de 14 a 17 de outubro de 2025.

No âmbito da preparação do MEPC/ES.2, o Conselho da União Europeia adotou a Decisão (UE) 2025/2093 do Conselho, de 10 de outubro de 2025, relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito do Comité de Proteção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional, na sua segunda sessão extraordinária, no que respeita à adoção de alterações à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL)<sup>(2)</sup>.

De acordo com a Decisão 2025/2093 do Conselho, a posição da União no MEPC/ES.2 consistiu em dar acordo à adoção das:

- (a) Alterações às regras 13 e 14 e ao apêndice VII do anexo VI da Convenção MARPOL relativas à designação do Atlântico Nordeste como nova zona de controlo das emissões (ECA);
- (b) Alterações às regras 20, 25, 27 e 28 do anexo VI da Convenção MARPOL relativas à acessibilidade da base de dados da OMI sobre o consumo de combustível dos navios (IMO DCS) e da
- (c) Introdução do novo capítulo 5 ao anexo VI da Convenção MARPOL relativo ao Quadro de Emissões Líquidas Nulas da OMI,

Uma vez que a reunião do MEPC/ES.2 foi adiada por um ano, a OMI transmitiu as alterações acima referidas ao anexo VI da Convenção MARPOL, previstas nas alíneas a) e b), ao MEPC para adoção na sua 84.<sup>a</sup> sessão. Para o efeito, é apresentada a presente proposta.

Paralelamente, a adoção do novo capítulo 5 do anexo VI da Convenção MARPOL relativo ao Quadro de Emissões Líquidas Nulas da OMI, prevista na alínea c), foi adiada juntamente com o MEPC/ES.2.

---

<sup>2</sup> JO L, 2025/2093, 16.10.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2093/oj>

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

Na sua 111.<sup>a</sup> sessão, o MSC deverá adotar alterações aos:

- (a) Capítulos IV e V e ao apêndice (Certificados) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) de 1974;
- (b) Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 1994 (Código HSC de 1994);
- (c) Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 2000 (Código HSC de 2000);
- (d) Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, de 2011 (Código ESP de 2011);
- (e) Código Internacional dos Meios de Salvação (Código LSA);
- (f) Anexo B do Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966 (Protocolo das Linhas de Carga, de 1988).

## **3. POSIÇÃO A TOMAR EM NOME DA UNIÃO NO MEPC 84**

### **3.1. Alterações às regras 13 e 14 e ao apêndice VII do anexo VI da Convenção MARPOL**

Os Estados-Membros da UE e a Comissão Europeia, juntamente com o Reino Unido, a Islândia, a Dinamarca (Gronelândia) e as Ilhas Faroé apresentaram um documento ao MEPC 83, propondo a designação do oceano Atlântico Nordeste como zona de controlo das emissões de óxidos de enxofre, partículas em suspensão e óxidos de azoto, em conformidade com o anexo VI da Convenção MARPOL. A Comissão tem participado ativamente nos trabalhos preparatórios, em conjunto com os Estados litorais, sob a coordenação da delegação de Portugal.

O Grupo Técnico para a Designação de Zonas Marítimas Particularmente Sensíveis (ZMPS) e de Zonas Especiais tinha determinado que a ECA proposta cumpria os critérios estabelecidos na secção 3 do apêndice III do anexo VI da Convenção MARPOL. Tendo tomado conhecimento dos resultados do grupo técnico, o MEPC 83 aprovou a designação de uma ECA para o controlo de SO<sub>x</sub>, PM e NO<sub>x</sub>, para o oceano Atlântico Nordeste, tendo em vista a sua adoção na sessão seguinte do MEPC. Estas alterações foram transmitidas pelo Secretariado da OMI através da circular n.º 5085 da OMI, de 24 de outubro de 2025.

A União deve apoiar a proposta constante dos projetos de alterações revistos para designar o oceano Atlântico Nordeste como zona de controlo das emissões de óxidos de enxofre, partículas em suspensão e óxidos de azoto, nos termos do anexo VI da Convenção MARPOL, uma vez que contribuirá para prevenir, reduzir e controlar as emissões de NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub> e PM dos navios, a fim de obter benefícios conexos para a saúde e o ambiente, mantendo simultaneamente num nível gerível o impacto económico para o setor marítimo.

### **3.2. Alterações às regras 20, 25, 27 e 28 do anexo VI da Convenção MARPOL**

O MEPC 82 criou o Grupo de Correspondência para a revisão da medida de redução de gases com efeito de estufa a curto prazo, sob a coordenação conjunta do Brasil, do Japão e da Comissão Europeia.

Na sua primeira reunião, o Grupo de Trabalho Intersessões sobre Poluição Atmosférica e Eficiência Energética (ISWG-APEE 1) analisou, entre outros temas, a acessibilidade dos dados da base de dados da OMI sobre o consumo de combustível dos navios para análise e a cláusula de reexame da medida de redução de gases com efeito de estufa a curto prazo.

No que diz respeito à acessibilidade dos dados do sistema de recolha de dados da OMI, o ISWG-APEE 1 analisou o relatório do Grupo de Correspondência, que tinha concordado em melhorar a acessibilidade dos dados do sistema de recolha de dados da OMI na fase 1. Na sequência da apresentação de considerações, o Grupo elaborou projetos de alterações à regra 27 do anexo VI da Convenção MARPOL.

O MEPC 83 encarregou o grupo de trabalho APEE, entre outros, de finalizar os projetos de alterações ao anexo VI da Convenção MARPOL e às diretrizes associadas relativas à acessibilidade do sistema de recolha de dados da OMI.

Tendo registado que o Grupo de Trabalho analisou ainda os projetos de alterações à regra 27 do anexo VI da Convenção MARPOL e às orientações conexas relativas à acessibilidade do sistema de recolha de dados da OMI, elaborados pelo ISWG-APEE 1, o MEPC 83 aprovou projetos de alterações à regra 27 do anexo VI da Convenção MARPOL sobre a acessibilidade do sistema de recolha de dados da OMI, tendo em vista a sua adoção na sessão seguinte do MEPC. Estas alterações foram transmitidas pelo Secretariado da OMI através da circular n.º 5005 da OMI, de 11 de abril de 2025.

A União apresentou uma proposta sobre a matéria (ISWG-GEE 13/7), solicitando a alteração do sistema de recolha de dados relacionada com a granularidade dos dados, com os dados adicionais e com a acessibilidade. Os projetos de alterações são coerentes com a ISWG-GEE 13/7 no que diz respeito ao aumento da acessibilidade.

A posição da União no ISWG-APEE 1 e no MEPC 83 consistiu em apoiar o projeto de emenda da regra 27.

A União deve apoiar estas alterações, uma vez que melhorarão ainda mais a acessibilidade dos dados do sistema de recolha de dados da OMI, a fim de assegurar a aplicação sólida do quadro CII e de facilitar a sua revisão.

No que diz respeito às cláusulas relativas à revisão da medida a curto prazo, o ISWG-APEE 1 elaborou, como base, projetos de alterações às regras 20, 25 e 28 do anexo VI da Convenção MARPOL, utilizando o anexo do documento MEPC 83/6/11, elaborado pelo Grupo de Correspondência sobre a atualização da referência à Estratégia da OMI e sobre a revisão da medida de redução das emissões de gases com efeito de estufa a curto prazo.

O MEPC 83 aprovou os projetos de alterações às regras 20, 25 e 28 do anexo VI da Convenção MARPOL, tendo em vista a sua adoção na sessão seguinte do MEPC. Estas alterações foram transmitidas pelo Secretariado da OMI através da circular n.º 5085 da OMI, de 24 de outubro de 2025.

A posição da União no ISWG-APEE 1 e no MEPC 83 consistiu em apoiar os projetos de alterações apresentados no MEPC 83/6/11.

A União deve apoiar estas alterações, uma vez que são consequência da adoção da Estratégia da OMI para os GEE de 2023 e da finalização da revisão das medidas a curto prazo pela OMI e permitem uma revisão mais aprofundada destas regras.

#### **4. POSIÇÃO A TOMAR EM NOME DA UNIÃO NO MSC 111**

##### **4.1. Alterações aos capítulos IV e V e ao apêndice (Certificados) da Convenção SOLAS e alterações ao Código HSC de 1994 e ao Código HSC de 2000**

O MSC 103 tinha atribuído ao Subcomité para a Navegação, Comunicações e Busca e Salvamento (NCSR) o trabalho de elaboração de alterações aos capítulos IV e V da

Convenção SOLAS e de normas de desempenho e orientações para a introdução de um sistema de intercâmbio de dados em frequência muito alta (VDES).

O NCSR 10 iniciou a discussão deste trabalho analisando se o Subcomité deveria considerar a introdução do VDES ao abrigo do capítulo IV da Convenção SOLAS, além do capítulo V da Convenção SOLAS. A posição da União consistiu em apoiar que, embora o Subcomité pudesse dar prioridade à introdução do VDES ao abrigo do capítulo V da Convenção SOLAS, era igualmente importante considerar a introdução do VDES ao abrigo do capítulo IV da Convenção SOLAS.

O Subcomité acordou em criar um grupo de correspondência, sob a coordenação do Japão, com vista a realizar uma análise técnica, regulamentar e operacional do VDES, incluindo a sua componente de comunicações e os custos associados, a fim de elaborar o projeto de normas de desempenho e o projeto de alterações aos capítulos IV e V da Convenção SOLAS necessários, bem como a identificar eventuais alterações por decorrência a outros instrumentos.

O NCSR 11 continuou a debater se e como incluir o VDES nos capítulos IV e V da Convenção SOLAS, tendo em conta as opções desenvolvidas pelo Grupo de Correspondência. O NCSR 11 restabeleceu o Grupo de Correspondência sobre o Sistema de Intercâmbio de Dados VHF (VDES), sob a coordenação do Japão, com vista a finalizar os projetos de alterações à Convenção SOLAS, incluindo alterações por decorrência. A posição da União no NCSR 11 consistiu em apoiar a criação do Grupo de Trabalho sobre Navegação para continuar a debater as alterações à Convenção SOLAS e apoiar o restabelecimento do grupo de correspondência para prosseguir os trabalhos necessários no período entre sessões.

O NCSR 12 analisou o relatório do Grupo de Correspondência sobre os projetos de alterações à Convenção SOLAS, incluindo também as alterações por decorrência aos instrumentos obrigatórios e não obrigatórios, e acordou em transmitir este trabalho a um grupo de trabalho com vista à sua conclusão. Tendo analisado o relatório do grupo de trabalho, o Subcomité chegou a acordo sobre os projetos de alterações ao capítulo V e ao apêndice da Convenção SOLAS. O Subcomité chegou igualmente a acordo sobre os projetos de alterações por decorrência aos códigos HSC de 1994 e de 2000. Tendo analisado a avaliação do grupo de trabalho relativa à aprovação dos projetos de alterações à Convenção SOLAS acima referidos, o Subcomité acordou em convidar o MSC 110 a aprová-los, com caráter de urgência, tendo em vista a sua adoção pelo MSC 111 e a sua entrada em vigor em 1 de janeiro de 2028. A posição da União no âmbito do NCSR 12 consistiu em apoiar o trabalho do Grupo de Correspondência e propor que o seu relatório fosse remetido para um grupo de trabalho para uma análise mais aprofundada.

O MSC 110 aprovou o projeto de alterações ao capítulo V e ao apêndice da Convenção SOLAS para introduzir o Sistema de Intercâmbio de Dados VHF (VDES), tendo em vista a sua subsequente adoção no MSC 111. O Comité aprovou igualmente os projetos de alterações por decorrência aos Códigos HSC de 1994 e de 2000, tendo em vista a sua posterior adoção no MSC 111, em consonância com os referidos projetos de alterações à Convenção SOLAS. Estas alterações foram transmitidas pelo Secretariado da OMI através da circular n.º 5063 da OMI, de 29 de setembro de 2025.

A posição da União no MSC 110 consistiu em apoiar os projetos de alterações.

A União deve apoiar estas alterações, uma vez que é mais eficiente utilizar canais dedicados para as mensagens específicas de aplicação do VDES e o VDES dispõe de capacidade adicional para o intercâmbio de mais dados digitais e, deste modo, poderia ter em conta o futuro crescimento da procura de utilização de dados digitais nas radiocomunicações

marítimas. Além disso, o intercâmbio de dados digitais traz inúmeros benefícios, não só para a segurança e o conhecimento da situação, mas também para a proteção, a eficiência da navegação, a salvaguarda do ambiente marinho e a redução dos encargos dos marítimos. O VDES proporciona um reforço significativo dos benefícios proporcionados pelo sistema de identificação automática (AIS) e é considerado um facilitador da navegação eletrônica. A capacidade de intercâmbio de mensagens específicas de aplicação e de outras informações entre os navios e as autoridades em terra é significativamente melhorada através da implantação do VDES.

No que diz respeito às alterações às regras IV/5, V/4 e V/5 da Convenção SOLAS, o NCSR 12 tomou nota das considerações do Grupo Conjunto de Peritos OMI/UIT sobre a elaboração de projetos de alterações à Convenção SOLAS. Analisou igualmente as opções de alteração da Convenção SOLAS elaboradas pelo Grupo Conjunto de Peritos OMI/UIT, tendo em conta documentos como a apresentação da União ao NCSR 12, que formulava observações sobre as opções apresentadas pelo Grupo Conjunto de Peritos OMI/UIT. O NCSR 12 remeteu as questões para o grupo de trabalho para análise mais aprofundada e finalização das alterações à Convenção SOLAS. O NCSR 12 concordou com os projetos de alterações às regras IV/5, V/4 e V/5 da Convenção SOLAS relativas ao requisito de transmissão de informações de segurança marítima (MSI) e de informações relacionadas com busca e salvamento (SAR) através de todos os serviços móveis por satélite reconhecidos operacionais (RMSS), e aprovou a justificação para a apresentação dos referidos projetos de alterações ao MSC 110 para aprovação, tendo em vista a sua adoção pelo MSC 111 e a sua entrada em vigor em 1 de janeiro de 2028. A posição da União no âmbito do NCSR 12 consistiu em apoiar a apresentação pela União dos projetos de alterações à Convenção SOLAS relativas à transmissão de MSI e de informações relacionadas com SAR através de todos os serviços móveis por satélite reconhecidos operacionais.

O MSC 110 aprovou o projeto de alterações às regras IV/5, V/4 e V/5 da Convenção SOLAS relativas ao requisito de transmissão de informações de segurança marítima (MSI) e de informações relacionadas com SAR através de todos os serviços móveis por satélite reconhecidos pela Organização para utilização no Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS), tendo em vista a sua posterior adoção no MSC 111. Estas alterações foram transmitidas pelo Secretariado da OMI através da circular n.º 5063 da OMI, de 29 de setembro de 2025.

A posição da União no MSC 110 consistiu em apoiar os projetos de alterações.

A União deve apoiar estas alterações, uma vez que, ao introduzir novos serviços móveis por satélite reconhecidos, tem de indicar claramente o requisito de transmissão de informações de segurança marítima e de informações relacionadas com busca e salvamento através de todos os serviços móveis por satélite reconhecidos operacionais.

#### **4.2. Alterações ao Código ESP de 2011**

Na sua 10.<sup>a</sup> sessão (SDC 10), o Subcomité sobre Projeto e Construção de Navios debateu as alterações em causa ao Código ESP de 2011 e acordou que os trabalhos deveriam ser realizados no período entre sessões por um grupo de correspondência, ao qual deveria ser atribuída a tarefa de analisar a proposta de alterações ao Código ESP. A posição da União no SDC 10 consistiu em propor que as alterações propostas ao Código ESP fossem debatidas por um grupo de correspondência ou remetidas para um grupo de trabalho a criar no SDC 11.

O SDC 11 analisou o relatório do Grupo de Correspondência sobre as alterações ao Código ESP de 2011 para permitir a utilização de técnicas de inspeção à distância (RIT) e remeteu a

questão para um grupo de trabalho. Tendo em conta o relatório do grupo de trabalho, o SDC 11 aprovou o projeto de alterações ao Código ESP de 2011 para incorporar as RIT, para aprovação no MSC 110 e subsequente adoção no MSC 111. A posição da União no SDC 11 consistiu em apoiar o relatório do grupo de correspondência sobre a utilização de técnicas de inspeção à distância e o seu encaminhamento para um grupo de trabalho.

O MSC 110 aprovou o projeto de alterações ao Código ESP de 2011, a fim de permitir a utilização das RIT, com vista à sua adoção no MSC 111 e à sua entrada em vigor em 1 de janeiro de 2028. Estas alterações foram transmitidas pelo Secretariado da OMI através da circular n.º 5063 da OMI, de 29 de setembro de 2025.

A posição da União no MSC 110 consistiu em apoiar os projetos de alterações.

A União deve apoiar estas alterações, uma vez que estas técnicas oferecem maior eficiência, maior flexibilidade e maior fiabilidade nas atividades quotidianas de vistoria e inspeção, sem prejudicar o resultado dessas vistorias.

#### 4.3. Alterações ao Código LSA

Na sua 10.<sup>a</sup> sessão (SSE 10), o Subcomité dos Sistemas e Equipamentos dos Navios chegou a acordo, em princípio, sobre os projetos de alterações ao Código LSA no que diz respeito aos requisitos de conceção e de ensaio do protótipo para os dispositivos utilizados nos ensaios operacionais de sistemas de libertação das baleeiras arriadas por queda livre sem que tenham de ser lançadas, tendo em vista a sua finalização pelo SSE 11, e incumbiu o Grupo de Correspondência LSA de finalizar os projetos de alterações. A posição da União no SSE 10 consistiu em apoiar o envio do debate ao Grupo de Trabalho.

Tendo aprovado os trabalhos do Grupo de Correspondência, o SSE 11 analisou os projetos de alterações e incumbiu o Grupo de Trabalho de os finalizar. O SSE 10 concordou com o projeto de alterações ao Código LSA, tendo em vista a sua aprovação pelo MSC 110 e adoção pelo MSC 111. A posição da União no SSE 11 consistiu em apoiar o relatório do grupo de correspondência e a criação de um grupo de trabalho sobre meios de salvação para finalizar, na referida sessão, os projetos de alterações ao Código LSA.

Tendo analisado o projeto de alterações ao Código LSA, o MSC 110 aprovou o projeto de alterações, tendo em vista a sua adoção no MSC 111. Estas alterações foram transmitidas pelo Secretariado da OMI através da circular n.º 5063 da OMI, de 29 de setembro de 2025.

A posição da União no MSC 110 consistiu em apoiar os projetos de alterações.

A União deverá apoiar estas alterações, que facilitarão a salvaguarda da vida humana no mar, aumentando a confiança na operação eficaz e eficiente das baleeiras arriadas por queda livre em caso de abandono do navio.

#### 4.4. Alterações ao Protocolo das Linhas de Carga, de 1988

O MSC 107 aprovou a inclusão de um novo ponto de trabalho para alterar o Protocolo das Linhas de Carga, de 1988, a fim de definir o requisito de instalação de guarda-corpos na estrutura do convés para minimizar os riscos para a segurança. O Comité aprovou este novo ponto de trabalho. A posição da União no MSC 107 consistiu em apoiar este novo ponto de trabalho.

O SDC 10, tendo acordado em princípio com o projeto de alteração da regra 25 do Protocolo das Linhas de Carga, de 1988, observou que eram necessários trabalhos adicionais para a sua

finalização e acordou em solicitar ao Comité que prorrogasse para 2025 o ano de conclusão do ponto de trabalho e que mantivesse o ponto da ordem de trabalhos na ordem de trabalhos provisória do SDC 11. A posição da União no SDC 10 consistiu em apoiar a proposta de alteração da regra 25 do Protocolo das Linhas de Carga, de 1988.

O SDC 11 concordou com o projeto de alterações à regra 25 do Protocolo das Linhas de Carga, de 1988 para aprovação no MSC 110 e subsequente adoção no MSC 111, prevendo-se que entre em vigor em 1 de janeiro de 2028. A posição da União no SDC 11 consistiu em apoiar a proposta de alteração da regra 25 do Protocolo das Linhas de Carga, de 1988.

O MSC 110 aprovou o projeto de alterações à regra 25 do Protocolo das Linhas de Carga, de 1988, no que diz respeito ao requisito de instalação de guarda-corpos na estrutura do convés, com vista à sua adoção no MSC 111. Estas alterações foram transmitidas pelo Secretariado da OMI através da circular n.º 5063 da OMI, de 29 de setembro de 2025.

A posição da União no MSC 110 consistiu em apoiar os projetos de alterações.

A União deve apoiar estas alterações, uma vez que a instalação de guarda-corpos com três fiadas na estrutura do convés pode reforçar eficazmente a proteção da tripulação, reduzir o risco de queda ao mar e de ferimentos e melhorar a segurança dos navios com um custo económico mínimo.

## **5. LEGISLAÇÃO PERTINENTE E COMPETÊNCIAS DA UE NESTA MATÉRIA**

### **5.1. Legislação pertinente da UE**

#### *5.1.1. Alterações às regras 13 e 14 e ao apêndice VII do anexo VI da Convenção MARPOL*

A Diretiva (UE) 2016/802 visa reduzir as emissões de dióxido de enxofre de determinados combustíveis líquidos<sup>3</sup>. Visa prevenir e controlar a poluição atmosférica causada por emissões nocivas resultantes da combustão de combustíveis líquidos com elevado teor de enxofre, que prejudicam a saúde humana e o ambiente e contribuem para a deposição ácida. O artigo 6.º e o artigo 13.º, bem como o anexo I, referem-se às regras estabelecidas no anexo VI da Convenção MARPOL relativas ao teor máximo de enxofre dos combustíveis dos navios e às emissões de SO<sub>x</sub> dos navios nas águas da UE.

A Diretiva-Quadro Estratégia Marinha<sup>4</sup> exige que os Estados-Membros tomem as medidas necessárias para obter ou manter um bom estado ambiental no meio marinho até 2020. Por bom estado ambiental entende-se o «estado ambiental das águas marinhas quando estas constituem oceanos e mares dinâmicos e ecologicamente diversos, limpos, são e produtivos nas suas condições intrínsecas, e quando a utilização do meio marinho é sustentável, salvaguardando assim o potencial para utilizações e atividades das gerações atuais e futuras» (artigo 3.º, n.º 5, da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha). A determinação de um bom estado ambiental exige, nomeadamente, que a eutrofização de origem humana seja minimizada, especialmente os seus efeitos adversos, como as perdas de biodiversidade, a degradação dos ecossistemas, a proliferação de algas nocivas e a insuficiência de oxigénio nas águas dos fundos marinhos. A redução das descargas de azoto provenientes dos transportes marítimos através da aplicação dos requisitos da fase III que decorrerá da designação do Atlântico Norte

---

<sup>3</sup> Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos. JO L 132 de 21.5.2016, p. 58. <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj>

<sup>4</sup> Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política para o meio marinho (Diretiva-Quadro Estratégia Marinha) (JO L 164 de 25.6.2008, p. 19). <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj>

como NECA ajudará os Estados-Membros da UE costeiros destes mares a alcançar um «bom estado ambiental» na aceção da Diretiva-Quadro Estratégia Marinha.

A Diretiva Qualidade do Ar Ambiente<sup>5</sup> (revista em 2024) estabelece, nomeadamente, valores-limite para o NO<sub>2</sub>, para evitar, prevenir ou reduzir os efeitos nocivos para a saúde humana e/ou para o ambiente causados pela poluição atmosférica. A Diretiva Qualidade do Ar Ambiente reconhece que, para atingir os objetivos nela fixados, é particularmente importante combater as emissões de poluentes na origem, em particular através de medidas que permitam limitar as emissões de escape dos motores de diferentes fontes móveis e fixas através de normas relativas aos motores ou à qualidade dos combustíveis. A União adotou diversos atos legislativos que regulam as emissões através de normas relativas aos motores aplicáveis a diferentes modos de transporte rodoviário (veículos automóveis, camiões e furgonetas através das normas Euro<sup>6</sup>) e à maquinaria móvel não rodoviária (embarcações de navegação interior e locomotivas através da Diretiva Máquinas Móveis Não Rodoviárias<sup>7</sup>).

Por conseguinte, as alterações às regras 13 e 14 e ao apêndice VII do anexo VI da Convenção MARPOL relativas à adoção de uma zona de controlo das emissões são suscetíveis de afetar decisivamente o conteúdo da Diretiva (UE) 2016/802. Tal deve-se ao facto de a criação de uma zona de controlo das emissões nos Estados-Membros da UE afetar a aplicação desta diretiva, uma vez que o seu artigo 6.º, o artigo 13.º e o seu anexo I remetem para as regras estabelecidas no anexo VI da Convenção MARPOL relativas ao teor máximo de enxofre dos combustíveis dos navios e às emissões de SO<sub>x</sub> dos navios nas águas da UE.

#### 5.1.2. Alterações às regras 20, 25, 27 e 28 do anexo VI da Convenção MARPOL

O Regulamento (UE) 2015/757 relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo<sup>8</sup> (Regulamento MCV da UE) estabelece o quadro jurídico para um sistema da UE de monitorização, comunicação e verificação (MCV) das emissões de GEE. 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. Melhorar a acessibilidade do público em geral à base de dados da OMI sobre o consumo de combustível dos navios (IMO

---

<sup>5</sup> Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2008, relativa à qualidade do ar ambiente e a um ar mais limpo na Europa. JO L 152 de 11.6.2008, p. 1. <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj>

<sup>6</sup> Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos. JO L 171 de 29.6.2007, p. 1. <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/715/oj>

Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, relativo à homologação de veículos a motor e de motores no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e ao acesso às informações relativas à reparação e manutenção dos veículos. JO L 188 de 18.7.2009, p. 1. <http://data.europa.eu/eli/reg/2009/595/oj>

<sup>7</sup> Regulamento (UE) 2016/1628 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, relativo aos requisitos respeitantes aos limites de emissão de gases e partículas poluentes e à homologação de motores de combustão interna para máquinas móveis não rodoviárias, que altera os Regulamentos (UE) n.º 1024/2012 e (UE) n.º 167/2013 e que altera e revoga a Diretiva 97/68/CE. JO L 252 de 16.9.2016, p. 53. <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1628/oj>

<sup>8</sup> Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE. JO L 123 de 19.5.2015, p. 55. <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj>

DCS) e introduzir a cláusula de reexame da medida de redução das emissões de gases com efeito de estufa a curto prazo visa reduzir a intensidade de carbono do transporte marítimo internacional de forma coerente com o nível de ambição estabelecido na estratégia da OMI para a redução das emissões de gases com efeito de estufa dos navios. A melhoria da coerência/qualidade dos dados comunicados no âmbito do sistema de recolha de dados da OMI e o alargamento do acesso dos cidadãos aos dados têm implicações na recolha e comunicação de dados sobre o consumo de combustível dos navios e, por conseguinte, podem afetar a monitorização, a verificação e a comunicação das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo ao abrigo do Regulamento MCV da UE.

A Lei Europeia em matéria de Clima<sup>9</sup> estabelece metas climáticas vinculativas da União (em comparação com 1990) de redução das emissões líquidas de gases com efeito de estufa — emissões após dedução das remoções — em, pelo menos, 55 % até 2030 e 90 % até 2040 (proposta da Comissão). 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 ao Sistema de Comércio de Licenças de Emissão da UE (CELE)<sup>10</sup> pela Diretiva (UE) 2023/959<sup>11</sup>, a fim de alargar o CELE ao setor do transporte marítimo, a aplicar a partir de 1 de janeiro de 2024 (juntamente com as alterações necessárias ao Regulamento MCV da UE,<sup>12</sup> a fim de rever as regras de monitorização e comunicação de informações, nomeadamente 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 marítimo<sup>13</sup> (Regulamento FuelEU 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.

---

<sup>9</sup> Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei europeia em matéria de clima»). JO L 243 de 9.7.2021, p. 1. <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>

<sup>10</sup> Diretiva 2003/87/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de outubro de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na Comunidade e que altera a Diretiva 96/61/CE do Conselho (Texto relevante para efeitos do EEE), JO L 275 de 25.10.2003, p. 32. <http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj>

<sup>11</sup> Diretiva (UE) 2023/959 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que altera a 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 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 União, JO L 130 de 16.5.2023, p. 134. <http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj>

<sup>12</sup> 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). <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/957/oj>

<sup>13</sup> Regulamento (UE) 2023/1805 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE. JO L 234 de 22.9.2023, p. 48. <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj>

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 FuelEU 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 o consumo de combustível e 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 FuelEU Transportes Marítimos.

Por conseguinte, as alterações às regras 20, 25, 27 e 28 do anexo VI da Convenção MARPOL relativas à acessibilidade da base de dados da OMI sobre o consumo de combustível dos navios (IMO DCS) e à cláusula de reexame da medida de redução de gases com efeito de estufa a curto prazo são suscetíveis de afetar decisivamente os requisitos aplicáveis ao abrigo do Regulamento (UE) 2015/757, do Regulamento (UE) 2023/1805 e da Diretiva (UE) 2023/959.

### *5.1.3. Alterações aos capítulos IV e V e ao apêndice (Certificados) da Convenção SOLAS e alterações ao Código HSC de 1994 e ao Código HSC de 2000*

O artigo 6.º da Diretiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios<sup>14</sup> prevê que os navios que se dirijam a um porto de um Estado-Membro devem estar equipados com um sistema de identificação automática (AIS), que responda às normas de desempenho definidas pela OMI.

O Regulamento (UE) 2019/1239 estabelece um ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo<sup>15</sup>. Existe a possibilidade de utilizar o VDES para a transmissão das formalidades de declaração exigidas pelo regulamento.

O equipamento de radiocomunicações está enumerado na secção 5 do Regulamento de Execução (UE) 2025/1533 da Comissão<sup>16</sup>. O regulamento de execução contém prescrições de conceção, construção e desempenho e normas de ensaio para os equipamentos marítimos. Baseia-se na habilitação da Comissão para indicar, através de atos de execução, as prescrições de conceção, construção e desempenho, bem como as normas de ensaio para os equipamentos

---

<sup>14</sup> Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 27 de Junho de 2002 relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho. JO L 208 de 5.8.2002, p. 10. <http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj>

<sup>15</sup> Regulamento (UE) 2019/1239 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece um ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo e que revoga a Diretiva 2010/65/UE, JO L 198 de 25.7.2019, p. 64. <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>

<sup>16</sup> Regulamento de Execução (UE) 2025/1533 da Comissão, de 23 de julho de 2025, que estabelece regras de execução da Diretiva 2014/90/UE do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita às prescrições de conceção, construção e desempenho e às normas de ensaio para os equipamentos marítimos e que revoga o Regulamento de Execução (UE) 2024/1975 da Comissão. JO L, 2025/1533, 23.7.2025. [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2025/1533/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1533/oj)

marítimos abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2014/90/UE relativa aos equipamentos marítimos<sup>17</sup>, em conformidade com o artigo 35.º, n.º 2.

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<sup>18</sup> estabelece que os novos navios de passageiros da classe A que efetuam viagens domésticas na UE devem satisfazer integralmente as prescrições da Convenção SOLAS de 1974, com a última redação que lhe foi dada. Por conseguinte, quaisquer alterações às regras da Convenção SOLAS afetariam as regras comuns da União estabelecidas na diretiva.

Por conseguinte, as alterações aos capítulos IV e V e ao apêndice (Certificados) da Convenção SOLAS, bem como as alterações ao Código HSC de 1994 e ao Código HSC de 2000, são suscetíveis de afetar decisivamente as prescrições aplicáveis ao abrigo da Diretiva 2002/59/CE, da Diretiva 2014/90/UE e da Diretiva 2009/45/CE.

#### *5.1.4. Alterações ao Código ESP 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 simples<sup>19</sup> 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 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.

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.

#### *5.1.5. Alterações ao Código LSA*

As normas relativas às baleeiras e às jangadas, bem como aos dispositivos de arriar e guinchos, são reguladas pelo Regulamento de Execução (UE) 2025/1533, onde são feitas referências ao Código LSA. O regulamento de execução contém prescrições de conceção, construção e desempenho e normas de ensaio para os equipamentos marítimos. Baseia-se na habilitação da Comissão para indicar, através de atos de execução, as prescrições de conceção, construção e desempenho, bem como as normas de ensaio para os equipamentos marítimos abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2014/90/UE relativa aos equipamentos marítimos, em conformidade com o artigo 35.º, n.º 2.

Na Diretiva 2009/45/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, o artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), aplica a Convenção SOLAS, na sua

<sup>17</sup> Diretiva 2014/90/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, relativa aos equipamentos marítimos e que revoga a Diretiva 96/98/CE do Conselho. JO L 257, 28.8.2014, p. 146. <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>

<sup>18</sup> Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros. JO L 163 de 25.6.2009, p. 1. <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj>

<sup>19</sup> Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2012, relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples. JO L 172 de 30.6.2012, p. 3. <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj>

última redação, bem como os códigos pertinentes, incluindo o Código LSA, aos navios de passageiros da classe A, enquanto o capítulo III do anexo I, Meios de Salvação, estabelece várias e extensas prescrições para os navios de passageiros das classes B, C e D que efetuam viagens domésticas, também no que diz respeito às jangadas e às baleeiras, através da aplicação do Código LSA.

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

#### *5.1.6. Alterações ao Protocolo das Linhas de Carga, de 1988*

O termo «convenções internacionais» definido na Diretiva 2009/45/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros [artigo 2.º, alínea a)] inclui a Convenção das Linhas de Carga, juntamente com os respetivos protocolos e alterações, e os códigos conexos de aplicação obrigatória, na versão atualizada. Além disso, o artigo 6.º, n.º 2, alínea b), da diretiva estabelece que «todos os navios de passageiros novos de comprimento igual ou superior a 24 metros devem satisfazer o disposto na Convenção Internacional das Linhas de Carga de 1966».

Por conseguinte, as alterações ao Protocolo das Linhas de Carga, de 1988 são suscetíveis de influenciar decisivamente a aplicação da Diretiva 2009/45/CE.

## **5.2. Competência da UE**

O objeto dos atos previstos diz respeito a domínios amplamente abrangidos pelo direito derivado da União, tal como explicado na secção 5.1. Por conseguinte, 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». Os atos previstos tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE, designadamente dos seguintes atos:

- Diretiva (UE) 2016/802. Tal deve-se ao facto de a criação de uma zona de controlo das emissões nos Estados-Membros da UE afetar a aplicação desta diretiva, uma vez que o seu artigo 6.º, o artigo 13.º e o seu anexo I remetem para as regras estabelecidas no anexo VI da Convenção MARPOL relativas ao teor máximo de enxofre dos combustíveis dos navios e às emissões de SOx dos navios nas águas da UE.
- Regulamento (UE) 2015/757. 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 FuelEU Transportes Marítimos basear-se-á no sistema de monitorização, comunicação de informações e verificação estabelecido pelo Regulamento MCV da UE.
- Diretiva 2003/87/CE, revista pela Diretiva (UE) 2023/959, a fim de alargar o CELE ao 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. 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 2002/59/CE. Com efeito, o seu artigo 6.º prevê que os navios que se dirijam a um porto de um Estado-Membro devem estar equipados com um sistema de identificação automática (AIS), que responda às normas de desempenho definidas pela OMI.
- Regulamento (UE) 2019/1239. Tal deve-se ao facto de existir a possibilidade de utilizar o VDES para a transmissão das formalidades de declaração exigidas pelo regulamento.
- Diretiva 2014/90/UE e Regulamento de Execução (UE) 2025/1533 da Comissão. Tal deve-se ao facto de o equipamento de radiocomunicações estar enumerado na secção 5 do regulamento de execução. Além disso, as normas relativas às baleeiras e às jangadas, bem como aos dispositivos de arriar e guinchos, são reguladas pelo regulamento de execução, onde são feitas referências ao Código LSA.
- Diretiva 2009/45/CE. Tal deve-se ao facto de o artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), estabelecer que os novos navios de passageiros da classe A devem satisfazer integralmente as prescrições da Convenção SOLAS de 1974, na sua última redação, bem como os Códigos pertinentes, incluindo o Código LSA para navios de passageiros da classe A. O artigo 6.º, n.º 4, estabelece que as embarcações de passageiros de alta velocidade que efetuem viagens domésticas, construídas ou sujeitas a reparações, alterações ou modificações de grande importância em 1 de janeiro de 1996 ou após essa data, devem satisfazer as prescrições das regras X/2 e X/3 da Convenção SOLAS de 1974, que preveem a aplicação do «Código das Embarcações de Alta Velocidade». No seu anexo I, capítulo III («Meios de Salvação»), estabelece várias e extensas prescrições para os navios de passageiros das classes B, C e D que efetuam viagens domésticas, também no que respeita às jangadas e às baleeiras, através da aplicação do Código LSA. Além disso, o termo «convenções internacionais» definido no artigo 2.º, alínea a), inclui a Convenção das Linhas de Carga, juntamente com os respetivos protocolos e alterações, e os códigos conexos de aplicação obrigatória, na versão atualizada. Além disso, o artigo 6.º, n.º 2, alínea b), da diretiva estabelece que «todos os navios de passageiros novos de comprimento igual ou superior a 24 metros devem satisfazer o disposto na Convenção Internacional das Linhas de Carga de 1966».
- Regulamento (UE) n.º 530/2012. 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.

## **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 acordo<sup>20</sup>.

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. Diz respeito, em especial, à situação em que o acordo internacional que institui a instância prevê que as suas decisões sejam vinculativas para as partes. É o caso, por exemplo, quando o acordo internacional confere ao organismo o poder de alterar determinados aspetos do acordo ou dos seus anexos.

#### *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 previstos que o MEPC 84 da OMI é chamado a adotar são atos que produzem efeitos jurídicos, uma vez que são suscetíveis de influenciar de forma determinante o teor da legislação da UE, conforme referido nas secções 5.1 e 5.2 *supra*.

Os atos previstos que o MSC 111 da OMI é chamado a adotar são atos que produzem efeitos jurídicos, uma vez que são suscetíveis de influenciar de forma determinante o teor da legislação da UE, conforme referido nas secções 5.1 *supra*.

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.

---

<sup>20</sup> Processo C-399/12 - Alemanha/Conselho (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 64.

### *6.2.2. Aplicação ao processo em apreço*

O principal objetivo e conteúdo do ato previsto dizem respeito ao transporte marítimo, ainda que algumas das alterações previstas incidam sobre aspetos ambientais. 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 tomar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, na 84.<sup>a</sup> sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho, sobre a adoção de alterações à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL) e durante a 111.<sup>a</sup> sessão do Comité de Segurança Marítima, sobre a adoção de alterações à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, ao Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 1994 (Código HSC de 1994), ao Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 2000 (Código HSC de 2000), 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 Salvação (Código LSA) e ao Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966 (Protocolo das Linhas de Carga de 1988)**

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 (MEPC) 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. O MEPC, durante a sua 84.<sup>a</sup> sessão, adotará alterações em conformidade com o artigo 16.º, n.º 2, alíneas b), c) e d), da Convenção MARPOL.
- (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. O MSC, durante a sua 111.<sup>a</sup> sessão, adotará alterações em conformidade com o artigo VIII, alínea b), subalínea iv), da Convenção SOLAS e com o artigo VI, n.º 2, alínea d), do Protocolo das Linhas de Carga, de 1988.

- (5) O Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI, na sua 84.<sup>a</sup> sessão de 27 de abril a 1 de maio de 2026, deverá adotar alterações ao anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL) relativas à designação do Atlântico Nordeste como nova zona de controlo das emissões (regras 13 e 14 e apêndice VII), à acessibilidade da base de dados da OMI sobre o consumo de combustível dos navios (IMO DCS) e à cláusula de reexame da medida de redução das emissões de gases com efeito de estufa a curto prazo (regras 20, 25, 27 e 28).
- (6) O Comité de Segurança Marítima da OMI, na sua 111.<sup>a</sup> sessão, que terá lugar de 13 a 22 de maio de 2026, deverá adotar alterações aos capítulos IV e V e ao apêndice (Certificados) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, ao Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 1994 (Código HSC de 1994), ao Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 2000 (Código HSC de 2000), 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 Salvação (Código LSA) e ao anexo B do Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966 (Protocolo das Linhas de Carga de 1988).
- (7) Os atos previstos do MEPC e do MSC produzirão efeitos jurídicos.
- (8) Convém, por conseguinte, definir a posição a adotar, em nome da União, no MEPC 84, uma vez que os atos previstos são suscetíveis de afetar de forma decisiva o conteúdo do direito da União, nomeadamente a Diretiva (UE) 2016/802 relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos<sup>1</sup>, o Regulamento (UE) 2015/757 relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo<sup>2</sup>, a Diretiva (UE) 2023/959 que altera a 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 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 União<sup>3</sup>, e o Regulamento (UE) 2023/1805 relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos.<sup>4</sup>
- (9) Por conseguinte, a União deverá apoiar as alterações às regras 13 e 14 e ao apêndice VII do anexo VI da Convenção MARPOL, uma vez que contribuirão para prevenir, reduzir e controlar as emissões de poluentes atmosféricos dos navios, a fim de obter benefícios conexos para a saúde, o ambiente e a economia.
- (10) A União deve apoiar estas alterações à regra 27 do anexo VI da Convenção MARPOL, uma vez que melhorarão ainda mais a acessibilidade dos dados do sistema de recolha de dados da OMI, a fim de assegurar a aplicação sólida do quadro CII e de facilitar a sua revisão.
- (11) A União deve apoiar as alterações às regras 20, 25, 27 e 28 do anexo VI da Convenção MARPOL, uma vez que são consequência da adoção da Estratégia da OMI para os GEE de 2023 e da finalização da revisão das medidas a curto prazo pela OMI e permitem uma revisão mais aprofundada destas regras.

---

<sup>1</sup> JO L 132 de 21.5.2016, p. 58

<sup>2</sup> JO L 123 de 19.5.2015, p. 55

<sup>3</sup> JO L 130 de 16.5.2023, p. 134

<sup>4</sup> JO L 234 de 22.9.2023, p. 48

- (12) É conveniente estabelecer a posição a adotar em nome da União durante a MSC 111, 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 passageiros<sup>5</sup>, a Diretiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios<sup>6</sup>, 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 simples<sup>7</sup>, a Diretiva 2014/90/UE relativa aos equipamentos marítimos<sup>8</sup>.
- (13) Por conseguinte, a União deve apoiar as alterações aos capítulos IV e V e ao apêndice (Certificados) da Convenção SOLAS, ao Código HSC de 1994 e ao Código HSC de 2000, uma vez que é mais eficiente utilizar canais dedicados para as mensagens específicas de aplicação (ASM) do VDES e o VDES tem capacidade adicional para o intercâmbio de mais dados digitais e, deste modo, poderia ter em conta o futuro crescimento da procura de utilização de dados digitais nas radiocomunicações marítimas. Além disso, o intercâmbio de dados digitais traz inúmeros benefícios, não só para a segurança e o conhecimento da situação, mas também para a proteção, a eficiência da navegação, a salvaguarda do ambiente marinho e a redução dos encargos dos marítimos. O VDES proporciona um reforço significativo dos benefícios proporcionados pelo sistema de identificação automática (AIS) e é considerado um facilitador da navegação eletrónica. A capacidade de intercâmbio de mensagens específicas de aplicação e de outras informações entre os navios e as autoridades em terra é significativamente melhorada através da implantação do VDES. A União deve apoiar igualmente estas alterações, uma vez que, ao introduzir novos serviços móveis por satélite reconhecidos, tem de indicar claramente o requisito de transmissão de informações de segurança marítima e de informações relacionadas com busca e salvamento através de todos os serviços móveis por satélite reconhecidos operacionais.
- (14) A União deve apoiar as alterações ao Código ESP de 2011, uma vez que estas técnicas oferecem maior eficiência, maior flexibilidade e maior fiabilidade nas atividades quotidianas de vistoria e inspeção, sem prejudicar o resultado dessas vistorias.
- (15) A União deverá apoiar estas alterações, que facilitarão a salvaguarda da vida humana no mar, aumentando a confiança na operação eficaz e eficiente das baleeiras arriadas por queda livre em caso de abandono do navio.
- (16) A União deve apoiar as alterações ao Protocolo das Linhas de Carga, de 1988, uma vez que a instalação de guarda-corpos com três fiadas na estrutura do convés pode reforçar eficazmente a proteção da tripulação, reduzir o risco de queda ao mar e de ferimentos e melhorar a segurança dos navios com um custo económico mínimo.
- (17) A posição da União deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros da OMI, agindo conjuntamente no interesse da União Europeia.

---

<sup>5</sup> JO L 163 de 25.6.2009, p. 1

<sup>6</sup> JO L 208 de 5.8.2002, p. 10

<sup>7</sup> JO L 172 de 30.6.2012, p. 3

<sup>8</sup> JO L 257 de 28.8.2014, p. 146

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

A posição a adotar, em nome da União, na 84.ª sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional (OMI) ou em qualquer sessão subsequente, é a de concordar com a adoção das alterações às:

- (a) Regras 13 e 14 e ao apêndice VII do anexo VI da Convenção MARPOL relativas à designação do Atlântico Nordeste como nova zona de controlo das emissões (ECA);
- (b) Regras 20, 25, 27 e 28 do anexo VI da Convenção MARPOL relativas à acessibilidade da base de dados da OMI sobre o consumo de combustível dos navios (IMO DCS) e à cláusula de reexame da medida de redução de gases com efeito de estufa a curto prazo.

*Artigo 2.º*

A posição a adotar, em nome da União, na 111.ª sessão do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional («OMI») ou em qualquer sessão subsequente, é a de concordar com a adoção das alterações aos:

- (a) Capítulos IV e V e ao apêndice (Certificados) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) de 1974;
- (b) Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 1994 (Código HSC de 1994);
- (c) Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 2000 (Código HSC de 2000);
- (d) Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, de 2011 (Código ESP de 2011);
- (e) Código Internacional dos Meios de Salvação (Código LSA);
- (f) Anexo B do Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966 (Protocolo das Linhas de Carga, de 1988).

*Artigo 3.º*

- (g) A posição referida no artigo 1.º deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI, agindo conjuntamente em nome da União.
- (h) A posição referida no artigo 2.º deve ser expressa 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 os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho  
O Presidente*