



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 31 de março de 2023
(OR. en)

8026/23

**Dossiê interinstitucional:
2023/0092 (NLE)**

**MAR 48
OMI 28**

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	31 de março de 2023
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2023) 181 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO sobre a posição a adotar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, durante a 107.ª sessão do Comité de Segurança Marítima, relativamente à adoção de alterações à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), ao Código Internacional de 1994 para a Segurança das Embarcações de Alta Velocidade (Código EAV de 1994), ao Código EAV de 2000, ao Código Internacional para os Navios que Operam em Águas Polares (Código Polar), à Convenção Internacional de 1978 sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW) e ao Código Internacional dos Meios de Salvação (Código LSA)

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2023) 181 final.

Anexo: COM(2023) 181 final



Bruxelas, 31.3.2023
COM(2023) 181 final

2023/0092 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

sobre a posição a adotar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, durante a 107.^a sessão do Comité de Segurança Marítima, relativamente à adoção de alterações à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), ao Código Internacional de 1994 para a Segurança das Embarcações de Alta Velocidade (Código EAV de 1994), ao Código EAV de 2000, ao Código Internacional para os Navios que Operam em Águas Polares (Código Polar), à Convenção Internacional de 1978 sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW) e ao Código Internacional dos Meios de Salvação (Código LSA)

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 107.^a sessão do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (MSC 107), que irá decorrer de 31 de maio a 9 de junho de 2023.

Durante a 106.^a sessão do MSC, previa-se que o MSC 107 adotasse alterações:

- (1) ao capítulo II-2 da Convenção Internacional de 1974 para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), ao Código Internacional de 1994 de Segurança das Embarcações de Alta Velocidade (Código EAV de 1994), e ao Código EAV de 2000;
- (2) ao capítulo XIV da Convenção Internacional de 1974 para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e ao Código Internacional para os navios que operam em águas polares (Código Polar);
- (3) à Convenção internacional de 1978 sobre normas de formação, de certificação e de serviço de quartos para os marítimos (STCW) e ao Código;
- (4) bem como ao Código Internacional dos Meios de Salvação (Código LSA).

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 nesta Convenção.

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 Convenção SOLAS.

2.2. A Organização Marítima Internacional

A Organização Marítima Internacional (OMI) é uma 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 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.

O Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI 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. O ato previsto do Comité de Segurança Marítima da OMI

Na sua sessão que irá decorrer de 31 de maio a 9 de junho de 2023, o MSC 107 irá adotar alterações ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS e aos Códigos EAV de 1994 e de 2000 relativos à proibição do ácido perfluoro-octanossulfónico (PFOS), ao capítulo XIV da Convenção SOLAS e ao Código Polar sobre a segurança dos navios de pesca, à Convenção STCW e ao Código sobre a utilização de certificados eletrónicos, bem como ao Código LSA sobre as normas de ventilação para as embarcações salva-vidas totalmente fechadas.

O objetivo das alterações previstas ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS e aos códigos EAV de 1994 e 2000 é proibir a utilização de espumas ignífugas que contenham PFOS no combate a incêndios nas embarcações.

O objetivo das alterações previstas ao capítulo XIV da Convenção SOLAS e ao Código Polar é reforçar as normas de segurança para os navios não abrangidos pela Convenção SOLAS que operam em águas polares.

O objetivo das alterações previstas à Convenção e ao Código STCW é introduzir a utilização de certificados eletrónicos dos trabalhadores marítimos, a fim de facilitar o trabalho, reduzir o ónus administrativo para as administrações de bandeira, os agentes de controlo do Estado do porto e os trabalhadores marítimos e permitir uma identificação mais rápida dos certificados fraudulentos.

O objetivo das alterações previstas ao Código LSA é reforçar os requisitos de segurança no que diz respeito às normas de ventilação para as embarcações salva-vidas totalmente fechadas.

3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO

3.1. Alterações ao capítulo II-2 da Convenção Internacional de 1974 para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e ao Código Internacional de 1994 para a Segurança das Embarcações de Alta Velocidade (Código EAV de 1994) e ao Código EAV de 2000.

O MSC 101 aprovou uma nova abordagem que visa proibir a utilização de PFOS nos novos sistemas de extinção de incêndios, abordagem essa apoiada pela União. O MSC 101 inseriu-a na ordem de trabalhos pós-bienal do Subcomité sobre Sistemas e Equipamentos de Navios (SSE).

O SSE 7 concordou em alargar o âmbito da «Elaboração de disposições destinadas a proibir a utilização de espumas ignífugas que contenham ácido perfluoro-octanossulfónico (PFOS) no combate a incêndios a bordo dos navios», a fim de incluir outras regras do capítulo II-2 da Convenção SOLAS e outros instrumentos, a aprovar no MSC 102. A União apoiou a inclusão desta nova abordagem na ordem de trabalhos do SSE 8.

O MSC 102 concordou em alargar o âmbito da abordagem e em incluí-la na ordem de trabalhos do SSE 8, o que mereceu a aprovação da União.

O SSE 8 concordou com o projeto de alterações ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS e aos códigos EAV de 1994 e 2000 relativos à proibição de PFOS. No SSE 8, a posição da União era a de apoiar os projetos de alterações propostos para o CAPÍTULO II-2 da Convenção SOLAS e as alterações aos códigos EAV de 1994 e de 2000. Propôs-se que esses projetos fossem remetidos para um grupo de trabalho com vista a finalizar as alterações aos códigos SOLAS e EAV.

O MSC 106 aprovou o projeto de alterações ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS e aos Códigos EAV de 1994 e de 2000 [ponto 11.29 do relatório do MSC 106 (MSC 106/19)], com vista à sua adoção no MSC 107.

A posição da União no MSC 106 consistiu em apoiar a aprovação do projeto de alterações ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS e aos Códigos EAV de 1994 e de 2000.

A posição da União deverá consistir em apoiar estas alterações, uma vez que o PFOS é uma substância nociva tanto para a saúde humana como para o meio marinho e que essas alterações irão proibir a utilização de espumas ignífugas que contenham PFOS no combate a incêndios nas embarcações.

3.2. Alterações ao capítulo XIV da Convenção Internacional de 1974 para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e ao Código Polar

O MSC 100 considerou as propostas de alteração do capítulo XIV da Convenção SOLAS para facilitar a aplicação obrigatória de determinadas disposições aos navios de pesca. Além disso, o MSC 100 considerou tornar obrigatórias determinadas metodologias para definir as capacidades operacionais de um navio no gelo enquanto elemento essencial do planeamento da viagem (Código Polar, capítulo 11), lembrando que é possível defender a obrigatoriedade de dispor do manual do navio para operação em águas polares (*Polar Water Operational Manual*) do Código Polar (PWOM) ou de elementos do mesmo.

No MSC 100, a União manifestou-se a favor, no que se refere aos navios de pesca, de o MSC 100 aprofundar a análise das alterações propostas ao capítulo XIV da Convenção SOLAS e ao Código Polar.

No MSC 101, o Comité analisou o alargamento das disposições do Código Polar aos navios não abrangidos pela Convenção SOLAS e uma proposta de projeto de resolução da Assembleia instando os Estados-Membros a tomarem medidas, numa base voluntária, para aplicar as medidas de segurança do Código Polar aos navios não abrangidos pela Convenção SOLAS.

Subsequentemente, o MSC 101 aprovou o projeto de resolução da Assembleia sobre medidas de segurança provisórias para os navios não certificados ao abrigo da Convenção SOLAS que operam em águas polares e decidiu remeter para o NCSR 7 a análise das consequências e da viabilidade da aplicação dos capítulos 9 e 11 do Código Polar aos navios não abrangidos pela Convenção SOLAS, bem como da melhor forma de reforçar a segurança dos navios não abrangidos pela Convenção SOLAS, incluindo a eventual elaboração de alterações à Convenção SOLAS e/ou ao Código Polar.

No MSC 101, a posição da União consistia em

1. apoiar, em princípio, a proposta de submeter esta questão à apreciação do NCSR para uma análise mais aprofundada;
2. apoiar, no que se refere aos navios de pesca, a elaboração de um projeto de resolução da Assembleia.

Na sua 7.^a reunião do Subcomité para a Navegação, Comunicações e Busca e Salvamento (NCSR), este acordou em criar um Grupo de Correspondência cujos trabalhos deverão ser coordenados pela Nova Zelândia.

No NCSR 7, a posição da União consistiu em apoiar, na globalidade, a proposta de dar início à análise das questões técnicas relacionadas com a viabilidade e as consequências da aplicação dos capítulos 9 e 11 do Código Polar aos navios não abrangidos pela Convenção SOLAS.

No NCSR 8, o Subcomité acordou em que:

- (1) os projetos de alterações ao Código Polar a desenvolver se limitem às partes I-A e I-B existentes, com possíveis alterações subsequentes à parte introdutória;
- (2) o âmbito de aplicação da regulamentação pertinente a desenvolver na parte I-A do Código Polar seja alargado, no mínimo, a todas as viagens em águas polares realizadas por navios de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros, iates de recreio de arqueação bruta equivalente ou superior a 300 toneladas que não se dediquem ao comércio e navios de carga de arqueação bruta equivalente ou superior a 300 toneladas mas inferior a 500 toneladas; e que
- (3) sejam elaborados projetos de alterações ao capítulo XIV da Convenção SOLAS, a fim de alargar a aplicação do Código Polar a outros navios, bem como de abordar as isenções e os poderes discricionários.

A fim de aprofundar esta questão, o Subcomité decidiu restabelecer o Grupo de Correspondência sobre medidas de segurança para os navios não abrangidos pela Convenção SOLAS que operam em águas polares.

No NCSR 8, a posição da União consistiu em apoiar o restabelecimento do Grupo de Correspondência tendo em vista o desenvolvimento não só dos capítulos 9 e 11 como também da redação da proposta de alteração da Convenção SOLAS, designadamente para os navios de pesca e as embarcações de recreio.

No NCSR 9, a posição da União consistiu em apoiar, no que diz respeito aos navios de pesca e às embarcações de recreio, os projetos de alterações ao capítulo XIV da Convenção SOLAS, bem como os projetos de alterações às partes I-A e 1-B do Código Polar.

No MSC 106, o Comité aprovou as alterações propostas ao capítulo da Convenção SOLAS e ao Código Polar [ponto 13.9 do relatório do MSC 106 (MSC 106/19)], com vista à sua adoção no MSC 107 e à sua entrada em vigor com efeito a partir de 1 de janeiro de 2026.

No MSC 106, a posição da União consistiu em apoiar os projetos de alterações ao capítulo XIV da Convenção SOLAS, bem como os projetos de alterações às partes I-A e 1-B do Código Polar.

A posição da União deve ser a de apoiar essas alterações, uma vez que as mesmas irão reforçar as normas de segurança para os navios que operam em águas polares, não abrangidos pela Convenção SOLAS.

3.3. Alterações à Convenção Internacional de 1978 sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW) e ao mesmo Código

Na sua 5.^a sessão, o Subcomité para Elementos Humanos, Formação e Serviço de Quartos (HTW) analisou a proposta de um projeto de interpretação unificada da regra I/2 da STCW que se destina a clarificar o significado do termo «formulário original» para os certificados dos marítimos, tendo em conta a possibilidade de utilizar certificados eletrónicos para efeitos da Convenção STCW, como já é prática noutras convenções. Com efeito, a OMI já elaborou orientações para a utilização de certificados eletrónicos (FAL.5/Circ.39/Rev.2). No entanto, as opiniões divergiram no seio do HTW 5 quanto ao facto de essas orientações já permitirem a certificação eletrónica STCW.

A posição da União no HTW 5 consistiu em apoiar a proposta de clarificar o significado do termo «formulário original» (regra I/2 da Convenção STCW), a fim de permitir o reconhecimento dos certificados em formato eletrónico.

Na sua 100.^a reunião, o Comité de Segurança Marítima (MSC) acordou em incluir na ordem de trabalhos bienal do Subcomité HTW e na ordem de trabalhos provisória do HTW 6 uma abordagem sobre a «Elaboração de alterações à Convenção STCW e ao Código para a utilização de certificados e documentos eletrónicos dos marítimos», tendo como meta para a finalização o ano de 2020, conjuntamente com o Subcomité III, a pedido do Subcomité HTW. O MSC 100 concordou igualmente em informar o Comité FAL da nova abordagem, uma vez que o Comité FAL aprovou as orientações para a utilização de certificados eletrónicos (FAL.5/Circ.39/Rev.2).

No MSC 100, a posição da União consistiu em apoiar a proposta de uma nova abordagem relacionada com a utilização de certificados em formato eletrónico ao abrigo da Convenção e do Código STCW.

O HTW 6 observou que a melhor forma de progredir seria iniciar o debate sobre esta questão num grupo de correspondência. A posição da UE no HTW 6 consistiu em apoiar a criação de um grupo de correspondência.

O HTW 7, após ter debatido o relatório do grupo de correspondência, reconheceu que seria necessário prosseguir os trabalhos e a análise no que diz respeito à alteração das regras pertinentes da Convenção STCW e das disposições das partes A e B do Código STCW, e à

elaboração de um projeto de orientações. Por conseguinte, restabeleceu o grupo de correspondência.

A posição da União no HTW 7 consistiu em apoiar, na globalidade, os trabalhos do grupo de correspondência e propor que o relatório fosse remetido para um grupo de trabalho a criar no HTW 8 para ultimar os projetos de alterações à STCW e o projeto de orientações.

O HTW 8 registou os progressos consideráveis do grupo de correspondência na elaboração dos projetos de alterações à Convenção STCW e ao Código STCW no atinente à utilização de certificados eletrónicos para os marítimos, bem como do projeto de orientações sobre a utilização de certificados eletrónicos dos marítimos e do projeto conexo de circular STCW.7. A União manifestou o seu apoio aos trabalhos do grupo de correspondência e propôs que o relatório fosse remetido para um grupo de trabalho.

O MSC 106 aprovou o projeto de alterações às regras I/1 e I/2 da Convenção STCW e à secção A-I/2 do Código STCW [pontos 10.4 e 10.5 do relatório do MSC 106 (MSC 106/19)], com vista à sua adoção no MSC 107.

No MSC 106, a posição da União consistiu em apoiar a aprovação do projeto de alterações às regras I/1 e I/2 da Convenção STCW e à secção A-I/2 do Código STCW no que respeita à utilização de certificados em formato eletrónico.

A posição da União deverá consistir em apoiar estas alterações, uma vez que a digitalização dos certificados STCW iria facilitar o trabalho e reduzir o ónus administrativo para as administrações de bandeira, os agentes de controlo do Estado do porto e os marítimos. Poderia também permitir uma identificação mais rápida dos certificados fraudulentos.

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

O Comité de Segurança Marítima (MSC), na sua 97.^a sessão, definiu uma nova abordagem no que diz respeito aos requisitos de ventilação para as embarcações totalmente fechadas, abordagem essa apoiada pela União.

Na sua 4.^a sessão, o Subcomité dos Sistemas e Equipamentos de Navios (SSE) criou o Grupo de Correspondência dos Meios de Salvação da Vida (LSA), sob a coordenação dos Estados Unidos, para coligir os dados necessários, identificar os possíveis critérios em que se devem basear os novos requisitos de ventilação e recomendar os critérios a utilizar para os projetos de alterações ao ponto 4.6.6.1 do capítulo IV do Código LSA e os projetos de alterações à resolução MSC.81(70).

No SSE 4, a posição da União consistiu em apoiar, em princípio, um debate mais aprofundado no âmbito de um grupo de trabalho sobre os projetos de alterações ao Código LSA e à Resolução MSC.81(70).

Na sua 5.^a sessão, o SSE decidiu que:

1. para as embarcações totalmente fechadas, a taxa de ventilação/permuta do ar baseada em parâmetros microclimáticos deve ser o critério estabelecido no projeto de alterações ao Código LSA, sem excluir métodos de ventilação ativa ou passiva;
2. a concentração de CO₂ não deve exceder 5 000 ppm, o que exige uma taxa de ventilação de, pelo menos, 5 m³/h por pessoa, e os novos requisitos de ventilação devem se de aplicação a todas as embarcações salva-vidas totalmente fechadas recentemente instaladas a bordo dos navios após a data de entrada em vigor das alterações; e que

3. o ambiente habitável deve ser mantido por um período não inferior a 24 horas para as embarcações salva-vidas, em geral, podendo ser necessário um período mais longo para as embarcações de sobrevivência dos navios que operam em águas polares.

Por último, o SSE 5 concordou com o projeto de alterações ao Código LSA no que respeita à ventilação em embarcações totalmente fechadas, para eventual apresentação ao MSC para aprovação, uma vez finalizadas as correspondentes alterações ao Código LSA relativas à ventilação nas embarcações de sobrevivência que não as embarcações totalmente fechadas. Estas últimas alterações foram remetidas para um grupo de correspondência para uma análise mais aprofundada.

No SSE 5, a posição da União consistiu em apoiar a continuação do debate no âmbito de um grupo de trabalho sobre os projetos de alterações ao Código LSA e à Resolução MSC.81(70).

Devido a limitações de tempo, o SSE 6 criou um grupo de correspondência com vista à sua finalização no SSE 7. A data prevista para a conclusão foi prorrogada até 2021.

O SSE 7 concordou com o projeto de alterações ao Código LSA em matéria de ventilação nas embarcações de sobrevivência que não as embarcações totalmente fechadas. No que diz respeito à resolução MSC.81(70), o SSE 7 concordou com o projeto de alterações no que diz respeito aos pontos 6.10 (ensaio de funcionamento das embarcações salva-vidas) e 6.14 (ensaios adicionais para as embarcações totalmente fechadas). Por conseguinte, o Subcomité restabeleceu o Grupo de Correspondência sobre os meios de salvação para finalizar o projeto de alterações à recomendação revista relativa ao ensaio dos meios de salvação [Resolução MSC.81(70)] com vista ao ensaio dos meios de ventilação das embarcações parcialmente fechadas.

No SSE 7, a posição da União consistiu em apoiar a continuação do debate no seio do grupo de trabalho LSA sobre os projetos de alterações ao Código LSA e à Resolução MSC.81(70).

O SSE 8 aprovou:

1. o projeto de resolução do MSC sobre as alterações ao Código Internacional dos Meios de Salvação (LSA) (em relação aos requisitos de ventilação das embarcações de sobrevivência constantes do capítulo IV), incluindo a disposição de aplicação e o projeto de resolução do MSC correlato;
2. o projeto de alterações à recomendação revista [Resolução MSC.81(70)], para adoção no MSC 107, conjugado com a adoção das alterações conexas ao Código LSA (ver ponto 3.21), tal como constam do anexo 2.

No SSE 8, a União apoiou a continuação do debate no grupo de trabalho LSA sobre o projeto de alterações à Resolução MSC.81(70), tendo em vista a sua finalização nesta sessão, a fim de permitir que os projetos de alterações ao Código LSA e à Resolução MSC.81(70) entrem em vigor como pacote em 1 de janeiro de 2026;

O MSC 106 aprovou o projeto de alterações ao Código LSA ou às embarcações salva-vidas totalmente fechadas e à recomendação revista sobre o ensaio dos meios de salvação [(recomendação revista) (Resolução MSC.81(70))] para as embarcações salva-vidas totalmente fechadas [pontos 11.4.1 e 11.6.1 do relatório do MSC 106 (MSC 106/19)], tendo em vista a sua adoção no MSC 107.

No MSC 106, a posição da União consistiu em apoiar o projeto de alterações ao Código LSA ou às embarcações totalmente fechadas e à recomendação revista sobre o ensaio dos meios de salvação [(recomendação revista) (Resolução MSC.81(70))] para as embarcações salva-vidas

totalmente fechadas, e em lembrar a importância de adotar os projetos de alterações para as embarcações salva-vidas totalmente fechadas.

A posição da União deve ser a de apoiar essas alterações, uma vez que se destinam a reforçar os requisitos relativos às normas de ventilação para as embarcações salva-vidas totalmente fechadas.

3.5. Legislação pertinente e competências da UE nesta matéria

3.5.1. Alterações ao capítulo II-2 da Convenção Internacional de 1974 para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e ao Código Internacional de 1994 para a Segurança das Embarcações de Alta Velocidade (Código EAV de 1994) e ao Código EAV de 2000.

Regulamento (UE) 2019/1021 relativo a poluentes orgânicos persistentes¹. Proíbe novas instalações que utilizem PFOS e seus derivados.

Regulamento (UE) 1257/2013 relativo à reciclagem de navios². O Regulamento Reciclagem de Navios estabelece uma série de requisitos adicionais que vão para além dos estabelecidos na Convenção de Hong Kong, incluindo dois materiais perigosos adicionais (PFOS e HBCDD) nos seus anexos.

Por conseguinte, as alterações ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS e aos códigos EAV de 1994 e 2000 irão afetar os requisitos aplicáveis nos termos do Regulamento (UE) 2019/1021 e do Regulamento (UE) 1257/2013.

3.5.2. Alterações ao capítulo XIV da Convenção Internacional de 1974 para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e ao Código Polar

Diretiva 97/70/CE que estabelece um regime de segurança harmonizado para os navios de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros³. Inclui no anexo III disposições relativas às «Disposições regionais do Norte», que incluem disposições técnicas para os navios de pesca que operam em zonas incluindo águas polares.

Diretiva 2013/53/UE relativa às embarcações de recreio e às motas de água⁴. Regulamenta a conceção e a construção de embarcações de recreio de 2,5 a 24 metros e de motas de água de 0 a 4 metros.

Regulamento de Execução (UE) 2022/1157 da Comissão 2022/1157⁵ que estabelece regras de execução da Diretiva 2014/90/UE⁶ relativa aos equipamentos marítimos, 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) 2021/1158.

Diretiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios⁷. Inclui disposições relativas aos navios que operam em condições de gelo. O artigo 18.º exige que as autoridades competentes: 1) prestem aos comandantes dos navios que se encontrem na sua zona de intervenção «informações

¹ JO L 169 de 25.6.2019, p. 45.

² JO L 330 de 10.12.2013, p. 1.

³ JO L 34 de 9.2.1998, p. 1.

⁴ JO L 354 de 28.12.2013, p. 90.

⁵ JO L 180 de 6.7.2022, p. 1.

⁶ JO L 257 de 28.8.2014, p. 146.

⁷ JO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

adequadas sobre o estado dos gelos, sobre as rotas recomendadas e sobre os serviços de quebra-gelos na sua zona de intervenção»; e 2) «provem documentalmente que cumprem os requisitos de resistência e potência correspondentes ao estado do gelo na zona em causa». Além disso, o artigo 6.º-A prevê requisitos aplicáveis aos transportadores de sistemas de identificação automática (AIS) (classe A), que abrangem os navios de pesca de comprimento superior a 15 m. O mesmo requisito consta do artigo 10.º do Regulamento 1224/2009 do Conselho que institui um regime comunitário de controlo a fim de assegurar o cumprimento das regras da política comum das pescas (Regulamento Controlo das Pescas) e é aplicável aos navios que arvoram pavilhão da UE.

Por conseguinte, as alterações ao capítulo XIV da Convenção SOLAS e ao Código Polar irão afetar as prescrições aplicáveis nos termos da Diretiva 97/70/CE, da Diretiva 2013/53/UE, da Diretiva 2014/90/UE e da Diretiva 2002/59/CE.

3.5.3. *Alterações à Convenção Internacional de 1978 sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos e ao mesmo Código*

A Diretiva (UE) 2022/993 relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos⁸ inclui disposições relativas aos certificados digitais:

- Nos termos do disposto no artigo 4.º, n.º 11, «Sem prejuízo do disposto no artigo 20.º, n.º 7, os certificados exigidos pela presente diretiva estão disponíveis, na sua forma original, a bordo dos navios em que os seus titulares prestem serviço, em cópia em papel ou em suporte digital, e a respetiva autenticidade e validade podem ser verificadas pelo procedimento previsto no n.º 13, alínea b), do presente artigo.»
- O artigo 4.º, n.º 14, estabelece que «Sempre que entrarem em vigor alterações relevantes da Convenção STCW e da Parte A do Código STCW relativas aos certificados digitais dos marítimos, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 30.º, a fim de alterar a presente diretiva, através do alinhamento de todas as disposições relevantes por essas alterações da Convenção STCW e da Parte A do Código STCW para digitalizar os certificados e as autenticações dos marítimos.»
- O artigo 6.º (Reconhecimento mútuo dos certificados dos marítimos emitidos pelos Estados-Membros) estabelece que «Todos os Estados-Membros aceitam os certificados de qualificação e as provas documentais emitidos por outros Estados-Membros, ou sob a sua autoridade, em cópia em papel ou em formato digital, para efeitos de autorização da prestação de serviço de marítimos a bordo de navios que arvore o seu pavilhão.»

Por conseguinte, as alterações à Convenção e ao Código STCW irão afetar os requisitos aplicáveis nos termos da Diretiva (UE) 2022/993.

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

As normas relativas às baleeiras e embarcações de sobrevivência, bem como a Resolução MSC.81(70), fazem parte do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2022/1157 da Comissão que estabelece regras de execução da Diretiva 2014/90/UE⁹ relativa aos

⁸ JO L 169 de 27.6.2022, p. 45.

⁹ JO L 257 de 28.8.2014, p. 146.

equipamentos marítimos, 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) 2021/1158¹⁰.

Além disso, 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 passageiros¹¹, aplica a SOLAS, conforme alterada, aos navios de passageiros da classe A, enquanto o 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 se refere às embarcações salva-vidas totalmente fechadas.

Por conseguinte, as alterações ao Código LSA irão afetar os requisitos aplicáveis por força da Diretiva 2014/90/UE e da Diretiva 2009/45/CE.

3.5.5. *Competência da UE*

As alterações ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS e aos códigos EAV de 1994 e 2000 iriam afetar o direito da União, em especial a aplicação do Regulamento (UE) 2019/1021 e do Regulamento (UE) n.º 1257/2013.

As alterações ao capítulo XIV da Convenção SOLAS e ao Código Polar iriam afetar o direito da União, em especial a aplicação da Diretiva 97/70/CE, da Diretiva 2013/53/UE, da Diretiva 2014/90/UE 2020/1170 e da Diretiva 2022/59/CE.

As alterações à Convenção e ao Código STCW iriam afetar o direito da União, em especial a aplicação da Diretiva (UE) 2022/993.

As alterações ao Código LSA iriam afetar o direito da União, em especial a aplicação da Diretiva 2014/90/UE e da Diretiva 2009/45/CE.

Por conseguinte, o objeto dos atos previstos diz respeito a um domínio em que a União dispõe de competência externa exclusiva por força do último elemento previsto no artigo 3.º, n.º 2, do TFUE.

4. **BASE JURÍDICA**

4.1. **Base jurídica processual**

4.1.1. *Princípios*

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê decisões que definem «*as posições a tomar em nome da União numa instância criada 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 acordo¹².

A noção de «*atos que produzem efeitos jurídicos*» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de direito internacional que regem o organismo em questão. Esta noção inclui ainda os instrumentos que não têm um efeito vinculativo por força do direito

¹⁰ JO L 180 de 6.7.2022, p. 1.

¹¹ JO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

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

internacional, mas que «*tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União*»¹³.

4.1.2. Aplicação ao caso em apreço

O Comité de Segurança Marítima da OMI foi instituído por um acordo, designadamente a Convenção sobre a Organização Marítima Internacional.

Os atos que este comité da OMI é chamado 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:

- Regulamento (UE) 2019/1021 relativo a poluentes orgânicos persistentes, uma vez que proíbe novas instalações que utilizem PFOS e seus derivados.
- Regulamento (UE) n.º 1257/2013 relativo à reciclagem de navios, pois estabelece uma série de requisitos adicionais, incluindo dois materiais perigosos adicionais (PFOS e HBCDD) nos seus anexos.
- Diretiva 97/70/CE do Conselho, que estabelece um regime de segurança harmonizado para os navios de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros, uma vez que inclui no seu anexo III disposições relativas às «Disposições regionais do Norte», que incluem disposições técnicas para os navios de pesca que operam em zonas que abrangem águas polares.
- Diretiva 2013/53/UE relativa às embarcações de recreio e às motos de água, pois regula a conceção e a construção de embarcações de recreio de 2,5 a 24 metros e de motos de água de 0 a 4 metros.
- Diretiva 2014/90/UE relativa aos equipamentos marítimos, uma vez que os requisitos de conceção, construção e desempenho e as normas de ensaio para os equipamentos marítimos utilizados a bordo dos navios são regulados pelo Regulamento de Execução (UE) 2022/1157 da Comissão.
- Diretiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios, pois inclui disposições relativas aos navios que operam em condições de gelo. O artigo 18.º exige que as autoridades competentes: 1) prestem aos comandantes dos navios que se encontrem na sua zona de intervenção «informações adequadas sobre o estado dos gelos, sobre as rotas recomendadas e sobre os serviços de quebra-gelos na sua zona de intervenção»; e 2) «provem documentalmente que cumprem os requisitos de resistência e potência correspondentes ao estado do gelo na zona em causa». Além disso, o artigo 6.º-A prevê requisitos aplicáveis aos transportadores de sistemas de identificação automática (AIS) (classe A), que abrangem os navios de pesca de comprimento superior a 15 m. O mesmo requisito consta do artigo 10.º do Regulamento 1224/2009 do Conselho que institui um regime comunitário de controlo a fim de assegurar o cumprimento das regras da política comum das pescas (Regulamento Controlo das Pescas) e é aplicável aos navios que arvoram pavilhão da UE.
- Diretiva (UE) 2022/993 relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos, uma vez que inclui várias disposições relacionadas com os certificados em formato digital. Nos termos do disposto no artigo 4.º, n.º 11, «Sem prejuízo do disposto no

¹³ Processo C-399/12 - Alemanha/Conselho (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, n.os 61-64.

artigo 20.º, n.º 7, os certificados exigidos pela presente diretiva estão disponíveis, na sua forma original, a bordo dos navios em que os seus titulares prestem serviço, em cópia em papel ou em suporte digital, e a respetiva autenticidade e validade podem ser verificadas pelo procedimento previsto no n.º 13, alínea b), do presente artigo.» O artigo 4.º, n.º 14, estabelece que «Sempre que entrarem em vigor alterações relevantes da Convenção STCW e da Parte A do Código STCW relativas aos certificados digitais dos marítimos, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 30.º, a fim de alterar a presente diretiva, através do alinhamento de todas as disposições relevantes por essas alterações da Convenção STCW e da Parte A do Código STCW para digitalizar os certificados e as autenticações dos marítimos.» O artigo 6.º (Reconhecimento mútuo dos certificados dos marítimos emitidos pelos Estados-Membros) estabelece que «Todos os Estados-Membros aceitam os certificados de qualificação e as provas documentais emitidos por outros Estados-Membros, ou sob a sua autoridade, em cópia em papel ou em formato digital, para efeitos de autorização da prestação de serviço de marítimos a bordo de navios que arvoem o seu pavilhão.»

- Diretiva 2014/90/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, relativa aos equipamentos marítimos, uma vez que as normas relativas às embarcações salva-vidas e às embarcações de sobrevivência, bem como a Resolução MSC.81 (70), fazem parte do anexo do Regulamento de Execução (UE) 2022/1157 da Comissão.
- Diretiva 2009/45/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, uma vez que o artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), aplica a Convenção SOLAS, conforme alterada, aos navios de passageiros da classe A, ao passo que o 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 diz respeito a embarcações totalmente fechadas.

Por conseguinte, a adoção de alterações

- ao capítulo II-2 da Convenção Internacional de 1974 para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), ao Código Internacional de 1994 para a Segurança das Embarcações de Alta Velocidade (Código EAV 1994) e ao Código EAV de 2000
- ao capítulo XIV da Convenção Internacional de 1974 para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e ao Código Polar
- à Convenção internacional de 1978 sobre normas de formação, de certificação e de serviço de quartos para os marítimos (STCW 78/95) e ao Código STCW
- e ao código Internacional dos Meios de Salvação (LSA)

são suscetíveis de influenciar de forma decisiva o conteúdo da legislação da UE a seguir enumerada, nomeadamente o Regulamento (UE) 2019/1021 relativo a poluentes orgânicos persistentes, o Regulamento (UE) n.º 1257/2013 relativo à reciclagem de navios, a Diretiva 97/70/CE que estabelece um regime de segurança harmonizado para os navios de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros, a Diretiva 2013/53/UE relativa às embarcações de recreio e às motas de água, a Diretiva 2014/90/UE relativa aos equipamentos marítimos, a Diretiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de monitorização e controlo do tráfego de navios, a Diretiva (UE) 2022/993 relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos e a Diretiva 2009/45/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros.

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.

4.2. Base jurídica material

4.2.1. Princípios

A base jurídica material para a adoção 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 tiver duas finalidades ou tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como sendo a principal e a outra apenas acessória, a decisão a adotar nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, nomeadamente a exigida pela finalidade ou componente principal ou preponderante.

4.2.2. Aplicação ao caso 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.

4.3. 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

sobre a posição a adotar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, durante a 107.^a sessão do Comité de Segurança Marítima, relativamente à adoção de alterações à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), ao Código Internacional de 1994 para a Segurança das Embarcações de Alta Velocidade (Código EAV de 1994), ao Código EAV de 2000, ao Código Internacional para os Navios que Operam em Águas Polares (Código Polar), à Convenção Internacional de 1978 sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW) e ao Código Internacional dos Meios de Salvação (Código LSA)

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 por navios. Todos os Estados-Membros da UE são membros da OMI. A União não é membro da OMI.
- (3) 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.
- (4) Na sua 107.^a sessão, que irá decorrer de 31 de maio a 9 de junho de 2023, o Comité de Segurança Marítima deverá adotar alterações ao capítulo II-2 da Convenção Internacional de 1974 para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), ao Código Internacional de 1994 para a Segurança das Embarcações de Alta Velocidade (Código EAV de 1994) e ao Código EAV de 2000, ao capítulo XIV da Convenção Internacional de 1974 para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), ao Código Internacional para os Navios que Operam em Águas Polares (Código Polar), à Convenção Internacional de 1978 sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW) e ao Código Internacional dos Meios de Salvamento (Código LSA).

- (5) É conveniente definir a posição a adotar em nome da União, durante a 107.^a sessão do Comité de Segurança Marítima, uma vez que as alterações previstas ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS e aos códigos EAV de 1994 e 2000, ao capítulo XIV da Convenção SOLAS e ao Código Polar, à Convenção e ao Código STCW e ao Código LSA são suscetíveis de influenciar de forma decisiva o conteúdo do direito da União, nomeadamente o Regulamento (UE) 2019/1021 relativo a poluentes orgânicos persistentes¹ e o Regulamento (UE) n.º 1257/2013 relativo à reciclagem de navios², a Diretiva 97/70/CE que estabelece um regime de segurança harmonizado para os navios de pesca de comprimento igual ou superior a 24 metros³, a Diretiva 2013/53/UE relativa às embarcações de recreio e às motas de água⁴, a Diretiva 2014/90/UE relativa aos equipamentos marítimos⁵, a Diretiva 2002/59/CE relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios⁶, a Diretiva (UE) 2022/993 relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos⁷ e a Diretiva 2009/45/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros⁸.
- (6) As alterações previstas ao capítulo II-2 da Convenção SOLAS e aos códigos EAV de 1994 e 2000 irão proibir a utilização de espumas ignífugas que contenham PFOS no combate a incêndios nas embarcações. A posição da União deve ser a de apoiar essas alterações, uma vez que o PFOS é uma substância nociva tanto para a saúde humana como para o meio marinho.
- (7) As alterações ao capítulo XIV da Convenção SOLAS e ao Código Polar irão facilitar a aplicação obrigatória de determinadas disposições aos navios de pesca e tornar obrigatórias determinadas metodologias para determinar as capacidades operacionais de um navio no gelo como elemento essencial do planeamento da viagem. A posição da União deve ser a de apoiar essas alterações, uma vez que as mesmas irão reforçar as normas de segurança para os navios que operam em águas polares, não abrangidos pela Convenção SOLAS.
- (8) As alterações à Convenção e ao Código STCW irão abordar a utilização de certificados em formato eletrónico ao abrigo dessa mesma convenção e desse mesmo código. A posição da União deverá consistir em apoiar estas alterações, uma vez que a digitalização dos certificados STCW iria facilitar o trabalho e reduzir o ónus administrativo para as administrações de bandeira, os agentes de controlo do Estado do porto e os marítimos. Poderia também permitir uma identificação mais rápida dos certificados fraudulentos.
- (9) As alterações ao Código LSA irão incluir novos requisitos para a ventilação das embarcações de sobrevivência, com exceção das embarcações totalmente fechadas. A posição da União deve ser a de apoiar essas alterações, uma vez que se destinam a reforçar os requisitos relativos às normas de ventilação para as embarcações salva-vidas totalmente fechadas.

¹ JO L 169 de 25.6.2019, p. 45.

² JO L 330 de 10.12.2013, p. 1.

³ JO L 34 de 9.2.1998, p. 1.

⁴ JO L 354 de 28.12.2013, p. 90.

⁵ JO L 257 de 28.8.2014, p. 146.

⁶ JO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

⁷ JO L 169 de 27.6.2022, p. 45.

⁸ JO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar em nome da União na 107.^a sessão do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (OMI) é a de aprovar as alterações ao capítulo II-2 da Convenção Internacional de 1974 para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), ao Código Internacional de 1994 para a Segurança das Embarcações de Alta Velocidade (Código EAV de 1994) e ao Código EAV de 2000, ao capítulo XIV da Convenção Internacional de 1974 para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), ao Código Internacional para os Navios que Operam em Águas Polares (Código Polar), à Convenção Internacional de 1978 sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos (STCW) e ao Código Internacional dos Meios de Salvamento (Código LSA) tal como consta da Circular n.º 4658/Rev.1 da OMI.

Artigo 2.º

A posição referida no artigo 1.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 3.º

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

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*