



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 28.3.2019
COM(2019) 159 final

2019/0087 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no Comité para a Proteção do Meio Marinho e no Comité de Segurança Marítima, no que respeita à adoção de determinadas alterações ao anexo II da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, ao Código Internacional para o programa reforçado de inspeções no âmbito das inspeções a graneleiros e petroleiros, de 2011, ao Código Internacional dos Meios de Salvação, aos modelos C, E e P do apêndice à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e ao Código Internacional de Segurança para navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta refere-se à decisão que estabelece a posição a adotar em nome da União, na 74.^a sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional (MEPC 74), que irá decorrer em Londres, de 13 a 17 de maio de 2019, e na 101.^a sessão do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (MSC 101), que irá igualmente decorrer em Londres, de 5 a 14 de junho de 2019, em relação ao projeto de adoção de determinadas alterações ao anexo II da Convenção MARPOL em matéria de resíduos da carga e lavagem de cisternas que contenham produtos de flutuação persistente de viscosidade elevada e/ou elevado ponto de fusão, ao Código internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros (Código ESP) de 2011, ao ponto 6.1.1.3 do Código Internacional dos Meios de Salvação (Código LSA), ao ponto 4.4.8.1 do Código LSA, aos Registos do Equipamento (modelos C, E e P do apêndice à Convenção SOLAS) e às partes A e A-1 do Código Internacional de Segurança para Navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF).

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. A Convenção da Organização Marítima Internacional (OMI)

A Convenção da Organização Marítima Internacional (OMI) institui a OMI, cujo objetivo é proporcionar um fórum de cooperação intergovernamental no domínio da regulamentação governamental e dos procedimentos relacionados com uma panóplia de assuntos técnicos relevantes para a navegação comercial internacional e 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; além de lidar com 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.

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

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

O Código internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros (Código ESP) de 2011 estabelece requisitos para um programa reforçado de inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros de casco simples e de casco duplo e a petroleiros de casco simples e de casco duplo, em conformidade com as disposições da regra SOLAS XI-1/2.

O Código Internacional dos Meios de Salvação (Código LSA) estabelece requisitos internacionais para os dispositivos e meios de salvação abrangidos pelo capítulo III da Convenção SOLAS, incluindo equipamentos meios de salvação pessoais, ajudas visuais, embarcações salva-vidas, embarcações de socorro, dispositivos de lançamento à água e de

embarque, sistemas de evacuação para o mar e aparelhos lança-cabos, bem como para os sistemas gerais de alarme e de instalação sonora para comunicações públicas.

O objetivo do Código Internacional de Segurança para Navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF) consiste em estabelecer uma norma internacional para os navios que utilizam gás ou líquidos com baixo ponto de inflamação como combustível. O Código aborda todos os domínios que merecem especial atenção com vista à utilização de gás ou de líquidos de baixo ponto de inflamação como combustível, estabelecendo os critérios para a montagem e instalação de máquinas de propulsão ou fins auxiliares, que utilizam gás natural como combustível, o que irá aduzir um nível de integridade, em termos de segurança e fiabilidade, equivalente ao oferecido por equipamento principal e auxiliar novo e comparável, operado com combustível convencional.

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 Organização está aberta a todos os Estados, sendo todos os Estados-Membros da UE membros da OMI. A Comissão Europeia tem um estatuto de observador na Organização Marítima Internacional (OMI) desde 1974, com base num acordo de cooperação e colaboração entre a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (OMCI)¹ e a Comissão das Comunidades Europeias sobre assuntos de interesse mútuo para as Partes.

O Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI é constituído por todos os membros da OMI e reúne, no mínimo, 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, 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.

O Comité para a Proteção do Meio Marinho 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 para a Proteção do Meio Marinho e dos seus órgãos subsidiários são adotadas por maioria dos seus membros.

O Comité de Segurança Marítima da OMI também é constituído por todos os membros da OMI e reúne, no mínimo, 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,

¹ Em 1982 passou a designar-se Organização Marítima Internacional (OMI).

missões de salvamento, ou quaisquer outras questões que possam afetar diretamente a segurança marítima.

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.

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

Na sua 74.^a sessão (MEPC 74), que irá decorrer de 13 a 17 de maio de 2019, o Comité para a Proteção do Meio Marinho adotará determinadas alterações ao anexo II da Convenção MARPOL, relativas aos resíduos da carga e à lavagem de cisternas que contenham produtos de flutuação persistente de viscosidade elevada e/ou elevado ponto de fusão, a fim de reduzir o impacto no ambiente. O objetivo das alterações previstas no anexo II da Convenção MARPOL consiste em combater a poluição substancial causada, por exemplo, pelo vazamento de cera parafínica no Mar do Norte e nos Estados costeiros do Mar Báltico ao longo de vários anos.

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

Durante a sua 101.^a sessão (MSC 101), que irá decorrer de 5 a 14 de junho de 2019, o Comité de Segurança Marítima deverá adotar alterações ao Código internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros (Código ESP), de 2011, ao Código Internacional dos Meios de Salvação (Código LSA), ao ponto 4.4.8.1 do Código LSA, aos Registos do Equipamento (modelos C, E e P do apêndice à convenção SOLAS) e às partes A e A-1 do Código Internacional de Segurança para Navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF).

2.4.1. *O objetivo das alterações propostas ao Código ESP é proceder a alterações de redação que identifiquem todos os requisitos obrigatórios e melhorem os quadros e modelos. Além disso, as alterações vão fundir as alterações de ordem redacional com novos requisitos substanciais, para ter em conta as recentes atualizações à série Z10 dos Requisitos Unificados da Associação Internacional das Sociedades de Classificação (IACS UR). A série UR Z10 diz respeito à peritagem de cascos de petroleiros, graneleiros, navios-tanque de transporte de produtos químicos, petroleiros de casco duplo e graneleiros de parede dupla. Os Requisitos Unificados da IACS são resoluções adotadas pela IACS sobre questões diretamente ligadas a requisitos ou abrangidos por regras específicas e práticas das sociedades de classificação e a filosofia geral em que as regras e práticas das sociedades de classificação são estabelecidas. Sob reserva de ratificação pelo órgão de gestão de cada membro da IACS, os Requisitos Unificados devem ser incorporados nas regras e práticas dos membros, no prazo de um ano a contar da aprovação pelo grupo de política geral da IACS. Os Requisitos Unificados são requisitos mínimos. Além disso, a linguagem utilizada nos projetos de alteração está alinhada com a nomenclatura da OMI para evitar ambiguidades e incoerências.*

2.4.2. *As alterações previstas ao Código LSA têm por objetivo assegurar a aplicação uniforme do ponto 6.1.1.3, relativo ao lançamento manual de pequenas embarcações de socorro que não fazem parte das embarcações de sobrevivência de um navio.*

2.4.3. *As alterações ao ponto 4.4.8.1 do Código LSA têm por objetivo isentar as embarcações salva-vidas com dois sistemas de propulsão independentes da*

obrigação de estarem equipadas com remos flutuantes e itens conexos em número suficiente (toletes, pernos ou dispositivos equivalentes) para avançar em condições de calmaria. Durante as inspeções, constatou-se que algumas embarcações salva-vidas com dois sistemas de propulsão independentes não tinham sido equipadas com pás, remos ou outros dispositivos pertinentes para acomodar os mesmos, tendo-se concluído que o requisito pertinente do Código LSA e do MSC/Circ.980/Add.1 não tem em conta as embarcações salva-vidas concebidas com dois sistemas de propulsão independentes.

- 2.4.4. *O MSC 100 aprovou um projeto de interpretação uniforme segundo o qual não é necessário aplicar o ponto 4.4.8.1 do Código LSA a «uma embarcação salva-vidas equipada com dois sistemas de propulsão independentes, quando o dispositivo consiste em dois motores distintos, linhas de veios, reservatórios de combustível, sistemas de tubos e outros acessórios conexos. Quanto aos restantes aspetos, a embarcação salva-vidas deve cumprir integralmente o disposto no ponto 4.4.8 do Código LSA».*

O atual ponto 4.4.8.1 do Código LSA é substituído por forma a alinhá-lo com o projeto de interpretação uniforme aprovado na 100.^a sessão do MSC.

- 2.4.5. *A finalidade das alterações previstas aos registos do equipamento (modelos C, E e P do apêndice à Convenção SOLAS) é alterar o ponto 8.1 dos modelos C, E e P do apêndice à Convenção SOLAS, inserindo uma nota de rodapé de modo a indicar que nem todos os indicadores enumerados são aplicáveis a todos os navios, pelo que podem ser suprimidos, se for caso disso. Em geral, nem todos os tipos de navios são equipados com os indicadores em causa (indicadores do ângulo do leme e das revoluções, impulsão, passo e modo do hélice).*
- 2.4.6. *O objetivo das alterações previstas às partes A e A-1 do Código Internacional para a Segurança dos Navios que utilizam gases ou de outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF) é assegurar a coerência com o Código IGF, no que diz respeito aos requisitos existentes para os navios que utilizam gás natural como combustível, introduzindo as alterações necessárias com base na experiência adquirida com a aplicação do Código.*

3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO

3.1. Alterações aos requisitos do anexo II da Convenção MARPOL relativos às prescrições de descarga aplicáveis à lavagem de cisternas que contenham produtos de viscosidade elevada e de flutuação persistente

Na 68.^a sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho (MEPC 68), que decorreu em Londres, de 11 a 15 de maio de 2015, foi aprovado um novo processo de «revisão dos requisitos do anexo II da Convenção MARPOL que tenham um impacto sobre os resíduos da carga e as lavagens de cisternas que contenham produtos de elevada viscosidade, solidificação e flutuação persistente, bem como sobre as definições correlatas e a preparação de alterações», que será incluído na ordem de trabalhos bienal do Subcomité para a Prevenção e a Resposta à Poluição, com o objetivo de conclusão em 2018.

Os projetos de alterações do anexo II da Convenção MARPOL foram finalizados na 5.^a sessão do Subcomité para a Prevenção e a Resposta à Poluição (PPR 5), que teve lugar em Londres, de 5 a 9 de fevereiro de 2018. Na 73.^a sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho (MEPC 73), que decorreu em Londres entre 22 e 26 de outubro de 2018, foi aprovado o

projeto de alteração do anexo II da Convenção MARPOL, com vista à sua adoção na MEPC 74.

O projeto de alterações do anexo II da Convenção MARPOL consta do anexo 13 do documento MEPC 73/19 da OMI. O ponto 11.12 do relatório MEPC 73 (MEPC 73/19) indica que a adoção das alterações está prevista no âmbito do MEPC 74.

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

Na 5.^a sessão do Subcomité sobre Projeto e Construção de Navios (SDC 5), que teve lugar em Londres em 22-26 de janeiro de 2018, recordou-se que a 4.^a sessão deste subcomité (SDC 4), que teve lugar em Londres em 13-17 de fevereiro de 2017, autorizou a Associação Internacional das Sociedades de Classificação (IACS) e o Secretariado a analisar o Código ESP de 2011, a fim de propor alterações de redação para identificar todos os requisitos obrigatórios; melhorar o formato dos quadros e modelos; e apresentar um relatório sobre os progressos realizados para ser estudado na SDC 5.

O SDC 5 concordou que todas as disposições materiais atualmente contidas nas notas de rodapé do Código ESP de 2011 deveriam ser incluídas no corpo principal do novo texto consolidado. Além disso, o SDC 5 concordou em melhorar o formato dos quadros e modelos previstos no Código ESP. Por último, o SDC 5 decidiu fundir as alterações redacionais com novas alterações substanciais ao Código ESP de 2011, propostas pela IACS relativas às recentes atualizações da série Z10 dos Requisitos Unificados (UR) da IACS.

O SDC 5 aprovou a proposta de apresentar o projeto de alterações do Código ESP de 2011 na 99.^a sessão do Comité de Segurança Marítima (MSC 99), que teve lugar em Londres em 16-25 de maio de 2018, para ser aprovado, com vista à subsequente adoção das alterações na 100.^a sessão do Comité de Segurança Marítima (MSC 100) e à sua entrada em vigor em 1 de julho de 2020.

O MSC 99 considerou o projeto de alterações do Código ESP de 2011, elaborado pelo SDC 5 em conformidade com o procedimento de atualização regular do Código, e aprovou o projeto de alteração do Código ESP de 2011 com vista à sua adoção no MSC 100.

No MSC 100, que teve lugar em Londres de 3 a 7 de dezembro de 2018, o projeto de alterações foi apreciado, conjuntamente com as alterações propostas, tendo-se feito notar que a linguagem utilizada nas propostas de alteração não estava em conformidade com a nomenclatura da OMI, nomeadamente, a utilização, na versão inglesa, de "is to/are to", ao invés de "shall", poderia ser prejudicial para o futuro desenvolvimento dos regulamentos da IMO, uma vez que poderia gerar ambiguidade e incoerências. Além disso, foi assinalado que o projeto de alterações ao Código ESP de 2011 deve ter em conta o projeto de versão consolidada do Código ESP, atualmente em fase de elaboração pelo Subcomité sobre Projeto e Construção de Navios.

Após um debate, o MSC 100 decidiu aguardar a adoção do projeto de alterações ao Código ESP de 2011, em suspenso, com vista a preparar um conjunto revisto de alterações ao Código ESP de 2011 que utilize a formulação "shall/should" ao invés de "is to/are to", conforme adequado, a apresentar no MSC 101 para adoção.

Este ponto foi incluído na Decisão 2018/1601 do Conselho². Em conformidade com o artigo 3.º, n.º 3, da referida decisão do Conselho, podem ser acordadas alterações menores à

² Decisão (UE) 2018/1601 do Conselho, de 15 de outubro de 2018, sobre a posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito da Organização Marítima Internacional, durante a 73.^a sessão do Comité

posição a adotar em nome da União relativamente às alterações em causa ao Código ESP de 2011, sem que seja necessária uma nova decisão do Conselho. Contudo, uma vez que as modificações introduzidas nas alterações ao Código ESP não podem ser consideradas menores, esta rubrica será novamente incluída na presente proposta de decisão do Conselho sobre a posição a adotar em nome da União Europeia na Organização Marítima Internacional durante a 101.^a sessão do Comité de Segurança Marítima.

O projeto de resolução MSC sobre as alterações ao Código ESP de 2011 consta do anexo [X] do relatório do MSC 100 [(MSC 100/XX/Add.X)]. O ponto [10.20] do relatório do MSC 100 [(MSC 100/XX)] indica que a adoção das alterações está prevista no âmbito do MSC 101.

3.3. Alterações ao ponto 6.1.1.3 do Código Internacional dos Meios de Salvação (Código LSA)

Na 96.^a sessão do Comité de Segurança Marítima (MSC 96), que teve lugar em Londres, entre 11 e 20 de maio de 2016, foi acordado prever um novo processo de «aplicação uniforme do ponto 6.1.1.3 do Código LSA», a incluir na agenda bienal do Subcomité para 2016-2017 e na agenda provisória do SSE 4, com o objetivo de conclusão em 2017. O objetivo desse processo é desenvolver as alterações ao ponto 6.1.1.3 do Código LSA, a fim de facilitar a sua aplicação uniforme e, em especial, de permitir a utilização de mecanismos manuais para o lançamento de embarcações de socorro que não constituam uma das embarcações de sobrevivência do navio.

A preocupação quanto aos perigos que o projeto de alteração ao Código LSA iria introduzir se a fase de lançamento de uma embarcação de socorro, da posição de estiva a bordo para a posição exterior, fosse autorizada sem o número de pessoas afetadas à tripulação da embarcação de socorro a bordo, bem como os pontos de vista relacionados com o âmbito de aplicação da alteração, foram discutidos na 4.^a sessão do Subcomité sobre Sistemas e Equipamento de Navios (SSE 4), que teve lugar em Londres, entre 20 e 24 de março de 2017, e na 5.^a sessão do Subcomité sobre Sistemas e Equipamentos de Navios (SSE 5), que decorreu em Londres, de 12 a 16 de março de 2018.

Na 100.^a sessão do Comité de Segurança Marítima (MSC 100), que decorreu em Londres, de 3 a 7 de dezembro de 2018, o Comité concordou em aprovar as propostas de alteração ao Código LSA, com vista à sua adoção no MSC 101. Não obstante esta decisão, o Comité instou a 6.^a sessão do Subcomité sobre Sistemas e Equipamentos de Navios, que terá lugar em Londres, de 4 a 8 de março de 2019, a ter em conta as contínuas preocupações sobre os projetos de alterações, com vista a aconselhar o MSC 101 previamente à adoção das alterações.

Os projetos de alteração ao ponto 6.1.1.3 do Código LSA são apresentados no anexo [x] do relatório do MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. O ponto [9.6] do relatório do MSC 100 [(MSC 100/xx)] indica que a adoção das alterações está prevista no âmbito do MSC 101.

3.4. Alterações ao ponto 4.4.8.1 do Código dos Meios de Salvação

Na quinta sessão do Subcomité sobre Sistemas e Equipamentos de Navios (SSE 5), que decorreu em Londres, de 12 a 16 de março de 2018, a União propôs com êxito uma interpretação uniforme (IU) do ponto 4.4.8.1 do Código dos Meios de Salvação (LSA) e dos modelos normalizados dos relatórios de avaliação e de ensaio dos meios de salvação

para a Proteção do Meio Marinho e a 100.^a sessão do Comité de Segurança Marítima, no que respeita à adoção de determinadas alterações à regra 14 do anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios e ao Código Internacional para o programa reforçado de inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, de 2011, JO L 267 de 25.10.2018, p. 6.

(MSC/Circ.980/Add.1, secção 4.4.1.2). O MSC 100 aprovou o texto do projeto de IU, bem como outras alterações ao ponto 4.4.8.1 do Código LSA destinadas a assegurar a coerência entre o requisito do Código e a IU.

As alterações ao ponto 4.4.8.1 do Código Internacional dos Meios de salvação (Código LSA) constam do anexo [x] do relatório do MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. O ponto [9.23] do relatório do MSC 100 [(MSC 100/xx)] indica que a adoção das alterações está prevista no âmbito do MSC 101.

3.5. Alterações aos registos do equipamento (modelos C, E e P do apêndice à Convenção SOLAS)

A 100.^a sessão do Comité de Segurança Marítima (MSC 100), que teve lugar em Londres, entre 3 e 7 de dezembro de 2018, acordou em ponderar as alterações ao registo do equipamento (modelos C, E e P do apêndice à Convenção SOLAS), de acordo com o pressuposto de que os comités podem considerar pequenas correções/questões no ponto «Diversos» da ordem de trabalhos. Na sequência da análise efetuada, a 100.^a sessão do MSC aprovou os projetos de alterações com vista à sua adoção na 101.^a sessão do Comité de Segurança Marítima (MSC 101).

Os projetos de alterações aos registos do equipamento (modelos C, E e P do apêndice à Convenção SOLAS) constam do anexo [x] do relatório do MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. O ponto [9.30] do relatório do MSC 100 [(MSC 100/xx)] indica que a adoção das alterações está prevista no âmbito do MSC 101.

3.6. Alterações às Partes A e A-1 do Código Internacional de Segurança para os navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF)

Na quarta sessão do Subcomité sobre transporte de cargas e contentores (CCC 4), que teve lugar em Londres, de 11 a 15 de setembro de 2017, foi reinstituído o Grupo de Trabalho sobre o desenvolvimento de disposições técnicas para a segurança dos navios que utilizam combustíveis de baixo ponto de inflamação, com vista a prosseguir os trabalhos sobre o projeto de alterações ao Código IGF relativas às pilhas de combustível e sobre o projeto de estabelecimento de disposições técnicas para a segurança dos navios que utilizam álcool metílico/etílico como combustível. O CCC 4 aprovou os projetos de alterações às partes A e A-1 do Código IGF relativos às necessidades específicas de gás natural, preparados pelo Grupo de Trabalho, e convidou a 99.^a sessão do Comité de Segurança Marítima (MSC 99), que teve lugar em Londres, entre 16 e 25 de maio de 2018, a aprovar as alterações com vista à sua adoção na 100.^a sessão do Comité de Segurança Marítima (MSC 100).

O MSC 99 apreciou os projetos de alterações às partes A e A-1 do Código Internacional para a Segurança dos Navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF), juntamente com observações adicionais sobre os projetos de alteração, incluindo uma sugestão no sentido de incluir uma solução alternativa para a proteção contra as fugas dos tubos de combustível liquefeito fora dos espaços de máquinas. Na sequência do debate, a 99.^a sessão do MSC concordou em aguardar a aprovação dos projetos de alterações às partes A e A-1 do Código da IGF, em suspenso, e instruiu a quinta sessão do subcomité sobre transporte de carga e contentores (CCC 5), que teve lugar em Londres, em 10 e 14 de setembro de 2018, no sentido de reconsiderar as propostas de alteração à regra 9.5.6 e de comunicar os resultados à 100.^a sessão do MSC, a título de questão premente.

O CCC 5 considerou o projeto de alteração à regra 9.5.6 do Código IGF, e concordou que não eram necessárias novas alterações à mesma. O CCC 5 aceitou, assim, convidar a 100.^a sessão

do MSC, que teve lugar em Londres, de 3 a 7 de dezembro de 2018, a aprovar, a título de questão premente, os projetos de alteração às partes A e A-1 do Código IGF, constantes do anexo 1 do documento CCC 4/12, com vista à sua adoção posterior na 101.^a sessão do Comité de Segurança Marítima (MSC 101).

O MSC 100 concordou com o CCC 5, segundo o qual não seriam necessárias novas alterações à regra 9.5.6, no que diz respeito a uma solução alternativa para a proteção contra as fugas. No entanto, as opiniões dividiram-se quanto à necessidade de incluir texto adicional para garantir a aplicabilidade dos requisitos de deteção de fugas para os tubos que transportam combustível liquefeito. O MSC 100 concordou com o texto elaborado pelo CCC 4, e aprovou as alterações às partes A e A-1 do Código IGF, a adotar no MSC 101, tendo assinalado, ao mesmo tempo, que podiam ainda ser apresentadas novas propostas na fase de adoção.

Os projetos de alterações às partes A e A-1 do Código Internacional para a Segurança dos Navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF) constam do anexo [x] do relatório do MSC 100 [(MSC 100/xx/Add.x)]. O ponto [11.5] do relatório do MSC 100 [(MSC 100/xx)] indica que a adoção das alterações está prevista no âmbito do MSC 101.

3.7. Legislação pertinente e competências da UE nesta matéria

3.7.1. Alterações ao anexo II do Regulamento MARPOL

A Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infrações incorpora no direito da UE as normas internacionais relativas à poluição por navios e procura garantir que as pessoas responsáveis por descargas ilegais estão sujeitas a sanções adequadas. As substâncias poluentes constantes da diretiva são definidas como substâncias abrangidas pelos anexos I e II da MARPOL. Além disso, a Diretiva 2000/59/CE relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga exige que os Estados-Membros assegurem a disponibilidade de meios portuários de receção adequados às necessidades dos navios que normalmente utilizam os seus portos e que os navios entreguem os seus resíduos, incluindo os resíduos da carga, a um porto antes da partida, com o objetivo último de reduzir as descargas de resíduos provenientes de navios no mar. As águas de lavagem de cisternas referidas no anexo II podem ser consideradas como resíduos da carga nos termos da presente diretiva. A Diretiva 2000/59/CE exige também que os navios notifiquem previamente ao porto seguinte quaisquer resíduos e resíduos da carga que pretendam entregar e os que serão mantidos a bordo, bem como a capacidade de armazenamento disponível.

Por conseguinte, as alterações a adotar na 101.^a sessão do MSC, que introduzirão alterações ao anexo II da MARPOL relativas aos resíduos da carga e à lavagem de cisternas que contenham produtos de flutuação persistente com viscosidade elevada e/ou um ponto de fusão elevado, afetariam a legislação da UE, através da aplicação da Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infrações, e da Diretiva 2000/59/CE relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga.

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

O Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples visa estabelecer um regime de introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente da Convenção MARPOL 73/78, conforme definido no artigo 3.º do regulamento, para os navios

petroleiros de casco simples e proibir o transporte de/para portos dos Estados-Membros de petróleos e frações petrolíferas pesados em navios petroleiros de casco simples.

O Regulamento (UE) n.º 530/2012 torna obrigatória a aplicação do Programa de Avaliação de Estado (CAS) da OMI aos navios petroleiros de casco simples com mais de 15 anos. O artigo 5.º exige que esses petroleiros cumpram o CAS, depois definido no artigo 6.º como o Programa de Avaliação de Estado adotado pela Resolução MEPC 94(46), de 27 de abril de 2001, na redação que lhe foi dada pela Resolução MEPC 99(48), de 11 de outubro de 2002, e pela Resolução MEPC 112(50), de 4 de dezembro de 2003. O Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, ou o Programa Reforçado de Vistorias (ESP), indica como efetuar esta avaliação reforçada. Dado que o CAS utiliza o ESP como instrumento para alcançar o seu objetivo, as alterações do regime das inspeções ESP serão direta e automaticamente aplicáveis ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 530/2012.

Por conseguinte, as alterações a adotar no MSC 101, que iriam introduzir alterações no Código ESP, afetariam a legislação da UE através da aplicação do Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples.

3.7.3. Alterações ao ponto 6.1.1.3 do Código LSA

Os dispositivos de lançamento à água e guinchos estão incluídos no Regulamento de Execução (UE) 2018/773 da Comissão, de 15 de maio de 2018, que indica as prescrições de conceção, construção e desempenho e as normas de ensaio para os equipamentos marítimos e que revoga o Regulamento de Execução (UE) 2017/306. É feita referência, no regulamento de execução, ao Código LSA e à Resolução MSC.81 (70) em relação aos itens MED/1.21, 1.23, 1.24 e 1.25, no que diz respeito aos dispositivos de lançamento à água. Este equipamento é, pois, abrangido pelo âmbito da 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.

Por conseguinte, as alterações a adotar no MSC 101, que introduzirão alterações no Código LSA, serão suscetíveis de afetar a legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2014/90/UE e do Regulamento de Execução (UE) 2018/778.

3.7.4. Alterações ao ponto 4.4.8.1 do Código LSA

As embarcações salva-vidas estão incluídas no Regulamento de Execução (UE) 2018/773 da Comissão, de 15 de maio de 2018, que indica as prescrições de conceção, construção e desempenho e as normas de ensaio para os equipamentos marítimos e que revoga o Regulamento de Execução (UE) 2017/306. É feita referência, no regulamento de execução, ao Código LSA e à Circular 980 do MSC em relação ao item MED/1.7. Este equipamento é, pois, abrangido pelo âmbito da 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.

Por conseguinte, as alterações a adotar no MSC 101, que introduzirão alterações no Código LSA, serão suscetíveis de afetar a legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2014/90/UE e do Regulamento de Execução (UE) 2018/778.

3.7.5. Alterações aos registos do equipamento (modelos C, E e P do apêndice à Convenção SOLAS)

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 aplica a SOLAS, conforme alterada, aos navios de passageiros da classe A.

Por conseguinte, as alterações a adotar no MSC 101, que introduzirão alterações no Registo dos equipamentos, serão suscetíveis de afetar a legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2009/45/CE.

3.7.6. Alterações às Partes A e A-1 do Código Internacional de Segurança para os navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF)

O artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), da Diretiva 2009/45/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros aplica a SOLAS, conforme alterada, aos navios de passageiros da classe A. A Convenção SOLAS torna o Código IGF vinculativo para os navios de passageiros. Além disso, a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, exige que os Estados-Membros assegurem a disponibilidade de gás natural liquefeito (GNL) nos principais portos da UE para os navios de mar a partir de finais de 2025. Os quadros de ação nacionais foram finalizados pelos Estados-Membros da UE para o desenvolvimento do mercado dos combustíveis alternativos e das respetivas infraestruturas, com especial destaque para as diferentes medidas de apoio e iniciativas para a promoção e o desenvolvimento de pontos de abastecimento de GNL para os navios de mar.

Por conseguinte, as alterações a adotar no MSC 101, que introduzirão alterações no Código LSA, serão suscetíveis de afetar a legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2009/45/CE e da Diretiva 2014/94/UE.

3.7.7. Competência da UE

As alterações ao anexo II da Convenção MARPOL relativo aos resíduos da carga e à lavagem de cisternas que contenham produtos de flutuação persistente com viscosidade elevada e/ou um ponto de fusão elevado afetarão a aplicação da legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2005/35/CE e da Diretiva 2000/59/CE.

As alterações ao Código ESP de 2011 afetarão a legislação da UE através da aplicação do Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples.

As alterações ao ponto 6.1.1.3 do Código Internacional dos Meios de Salvação (Código LSA) afetarão a aplicação da legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2014/90/UE e do Regulamento de Execução (UE) 2018/778.

As alterações à interpretação uniforme do ponto 4.4.8.1 do Código LSA afetarão a aplicação da legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2014/90/UE e do Regulamento de Execução (UE) 2018/778.

As alterações aos Registos do Equipamento (modelos C, E e P do apêndice à Convenção SOLAS) afetarão a legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2009/45/CE.

As alterações às partes A e A-1 do Código Internacional de Segurança para Navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF) afetarão a legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2009/45/CE e da Diretiva 2014/94/UE.

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 a adoção de decisões que definam «*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 do organismo ou parte no acordo³.

A noção de «*atos que produzam efeitos jurídicos*» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas do direito internacional que regem a instância em questão. Esta noção inclui ainda os instrumentos que não têm um efeito vinculativo por força do direito internacional, mas que «*tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União*»⁴.

4.1.2. Aplicação ao caso vertente

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

Os atos que o Comité para a Proteção do Meio Marinho e o Comité de Segurança Marítima da OMI forem chamados a adotar são atos que produzem efeitos jurídicos. Os atos previstos podem influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE:

- Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à poluição por navios e à introdução de sanções em caso de infrações e Diretiva 2000/59/CE relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga. Tal deve-se ao facto de as substâncias poluentes serem definidas na Diretiva 2005/35/CE como substâncias abrangidas pelos anexos I e II da Convenção MARPOL. Além disso, a Diretiva 2000/59/UE exige que os Estados-Membros assegurem a disponibilidade de meios portuários de receção adequados às necessidades dos navios que normalmente utilizam os seus portos, com o objetivo último de reduzir as descargas no mar de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga, reforçando assim a proteção do meio marinho.
- Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples. Tal deve-se ao facto de o Regulamento (UE) n.º 530/2012 fazer da aplicação do Programa de Avaliação de Estado (CAS) da OMI um requisito e de o CAS utilizar o Programa Reforçado de Vistorias (ESP) como instrumento para realizar o seu objetivo.
- Regulamento de Execução (UE) 2018/773 da Comissão, de 15 de maio de 2018, que indica as prescrições de conceção, construção e desempenho e as normas de ensaio para os equipamentos marítimos e que revoga o Regulamento de Execução (UE) 2017/306, e Diretiva 2014/90/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de

³ Processo C-399/12 - Alemanha/Conselho (OIV), ECLI: EU: C: 2014: 2258, n.º 64.

⁴ Processo C-399/12 - Alemanha/Conselho (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61-64.

julho de 2014, relativa aos equipamentos marítimos e que revoga a Diretiva 96/98/CE do Conselho. Tal deve-se ao facto de o Regulamento de Execução (UE) 2018/773 fazer referência ao Código LSA no que respeita aos dispositivos de lançamento à água e de, por conseguinte, este tipo de equipamento ser abrangido pelo âmbito da Diretiva 2014/90/UE.

- Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros. Tal deve-se ao facto de a Diretiva 2009/45/CE prever que os navios de passageiros da classe A devem satisfazer integralmente as prescrições da Convenção SOLAS, na sua última redação.
- Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, e Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos. Tal deve-se ao facto de a Diretiva 2009/45/CE estabelecer que os navios de passageiros da classe A devem satisfazer integralmente as prescrições da Convenção SOLAS, na sua versão alterada, e de a Diretiva 2014/94/UE exigir que os Estados-Membros assegurem a disponibilidade de GNL nos principais portos da UE para os navios de mar, a partir do final de 2025.

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

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

4.2. Base jurídica material

4.2.1. Princípios

A base jurídica substantiva de uma decisão ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é adotada uma posição em nome da União. Se o ato previsto tiver duas finalidades ou duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como sendo principal e a outra como sendo apenas acessória, a decisão a adotar ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica substantiva, nomeadamente a exigida pela finalidade ou pela componente principal ou preponderante.

4.2.2. Aplicação ao caso vertente

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

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no Comité para a Proteção do Meio Marinho e no Comité de Segurança Marítima, no que respeita à adoção de determinadas alterações ao anexo II da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, ao Código Internacional para o programa reforçado de inspeções no âmbito das inspeções a graneleiros e petroleiros, de 2011, ao Código Internacional dos Meios de Salvação, aos modelos C, E e P do apêndice à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e ao Código Internacional de Segurança para navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação

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 ação da União no setor do transporte marítimo deverá ter por objetivo a proteção do meio marinho e o reforço da segurança marítima.
- (2) A Convenção da Organização Marítima Internacional («OMI») entrou em vigor em 17 de março de 1958. 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.
- (3) Nos termos do artigo 38.º, alínea a), da Convenção da IMO, o Comité para a Proteção do Meio Marinho desempenha funções que são ou podem ser conferidas à OMI por (ou ao abrigo 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 outras disposições.
- (4) Nos termos do artigo 28.º, alínea b), da Convenção sobre a OMI, o Comité de Segurança Marítima da OMI prevê mecanismos para executar quaisquer incumbências que lhe sejam cometidas por força dessa convenção, da Assembleia da OMI ou do Conselho da OMI, ou quaisquer obrigações que lhe possam ser atribuídas dentro do âmbito do referido artigo ou ao abrigo de qualquer outro instrumento internacional reconhecido pela OMI.
- (5) A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios («Convenção MARPOL») entrou em vigor em 2 de outubro de 1983.
- (6) Nos termos do artigo 16.º, n.º 2, alínea c), da Convenção MARPOL, as alterações à Convenção podem ser adotadas pelo organismo competente, neste caso o Comité para a Proteção do Meio Marinho.
- (7) A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar («Convenção SOLAS») entrou em vigor em 25 de maio de 1980.

- (8) Nos termos do artigo VIII, alínea b), subalínea iii), da Convenção SOLAS, o Comité de Segurança Marítima (MSC) da OMI tem competência para adotar alterações à Convenção SOLAS.
- (9) O Comité para a Proteção do Meio Marinho, na sua 74.^a sessão, que decorrerá de 13 a 17 de maio de 2019 («MEPC 74»), deve adotar alterações ao anexo II da Convenção MARPOL.
- (10) Durante a sua 101.^a sessão (MSC 101), que irá decorrer de 5 a 14 de junho de 2019, o Comité de Segurança Marítima deverá adotar alterações ao Código internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros («Código ESP de 2011»), de 2011, ao Código Internacional dos Meios de Salvação («Código LSA»), aos Registos do Equipamento (modelos C, E e P do apêndice à Convenção SOLAS) e às partes A e A-1 do Código Internacional de Segurança para Navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação («Código IGF»).
- (11) É conveniente estabelecer a posição a adotar em nome da União na MEPC 74, uma vez que as alterações ao anexo II da Convenção MARPOL serão suscetíveis de influenciar decisivamente o conteúdo da legislação da União, designadamente a Diretiva 2005/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁵ e a Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁶.
- (12) É conveniente estabelecer a posição a adotar em nome da União durante o MSC 101, uma vez que as alterações ao Código ESP de 2011 poderão influenciar de forma decisiva o conteúdo da legislação da União, designadamente, o Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷, que as alterações ao Código LSA poderão afetar de forma decisiva o conteúdo da legislação da União, nomeadamente o Regulamento de Execução (UE) 2018/773⁸ da Comissão e a Diretiva 2014/90/UE do Parlamento Europeu e do Conselho⁹, que as alterações à Convenção SOLAS poderão influenciar de forma decisiva o conteúdo da legislação da União, a saber, a Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰, que as alterações ao Código IGF poderão influenciar de forma decisiva o conteúdo da legislação da União, designadamente, a Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e

⁵ Diretiva 2005/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais (JO L 255 de 30.9.2005, p. 22).

⁶ Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2000, relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga (JO L 332 de 28.12.2000, p. 81).»

⁷ 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).

⁸ Regulamento de Execução (UE) 2018/773 da Comissão, de 15 de maio de 2018, que indica as prescrições de conceção, construção e desempenho e as normas de ensaio para os equipamentos marítimos e que revoga o Regulamento de Execução (UE) 2017/306 (JO L 133 de 30.5.2018, p. 1).

⁹ 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 de 28.8.2014, p. 146).

¹⁰ 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).

do Conselho relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, conjuntamente com a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹.

- (13) As alterações ao anexo II da Convenção MARPOL devem assegurar a redução do impacto no ambiente relacionado com os resíduos da carga e as lavagens de cisternas que contenham produtos de flutuação persistente de viscosidade elevada e/ou elevado ponto de fusão.
- (14) As alterações ao Código ESP de 2011 deverão incluir alterações redacionais ao Código, que identifiquem todos os requisitos obrigatórios e melhorem os quadros e os modelos, bem como fundir as alterações de ordem redacional com novos requisitos substanciais, para ter em conta as recentes atualizações da série Z10 dos Requisitos Unificados da Associação Internacional das Sociedades de Classificação.
- (15) As alterações ao ponto 6.1.1.3 do Código LSA devem assegurar a aplicação uniforme do lançamento manual de pequenas embarcações de socorro que não façam parte das embarcações de sobrevivência de um navio.
- (16) As alterações ao ponto 4.4.8.1 do Código LSA têm por objetivo isentar as embarcações salva-vidas com dois sistemas de propulsão independentes da obrigação de estarem equipadas com remos flutuantes e itens conexos em número suficiente para avançar em condições de calmaria.
- (17) As alterações ao ponto 8.1. dos modelos C, E e P dos Registos do Equipamento do apêndice à Convenção SOLAS devem assegurar clareza no que se refere ao facto de que nem todos os indicadores enumerados são aplicáveis a todos os navios, pelo que podem ser suprimidos, se for caso disso.
- (18) As alterações às partes A e A-1 do Código IGF devem assegurar a coerência no que respeita aos requisitos existentes para os navios que utilizam gás natural como combustível, introduzindo as alterações necessárias com base na experiência adquirida com a aplicação do Código.
- (19) A posição da União deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do Comité para a Proteção do Meio Marinho e do Comité de Segurança Marítima da OMI, agindo conjuntamente, no interesse da União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar, em nome da União, na 74.ª sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI consiste em dar o seu acordo à adoção das alterações ao anexo II da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, no que diz respeito às prescrições de descarga aplicáveis à lavagem de cisternas que contenham produtos de flutuação persistente e de viscosidade elevada, constantes do anexo 13 do documento MEPC 73/19/add.1. da OMI.

¹¹ Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (JO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

Artigo 2.º

As posições a adotar em nome da União na 101.ª sessão do Comité de Segurança Marítima da OMI são as seguintes:

- (a) Adoção de alterações ao Código Internacional para o programa reforçado de inspeções nas vistorias a graneleiros e petroleiros, de 2011, estabelecidas no anexo [X] do documento da OMI [MSC 100/XX/Add.X];
- (b) Adoção das alterações ao ponto 6.1.1.3 do Código LSA que constam do anexo [X] do documento da OMI [MSC 100/XX/Add.X];
- (c) Adoção das alterações ao ponto 4.4.8.1 do Código LSA que constam do anexo [X] do documento da OMI [MSC 100/XX/Add.X];
- (d) Adoção das alterações ao item 8.1. dos Modelos C, E e P dos Registos do Equipamento do apêndice à Convenção SOLAS, que constam do anexo [X] do documento da OMI [MSC 100/XX/Add.X];
- (e) Adoção das alterações às partes A e A-1 do Código IGF, que constam do anexo [X] do documento da OMI [MSC 100/XX/Add.X].

Artigo 3.º

- 1. A posição a tomar, em nome da União, tal como definida no artigo 1.º, é expressa pelos Estados-Membros, que são todos membros da OMI, agindo conjuntamente no interesse da União.
- 2. A posição a tomar, em nome da União, tal como definida no artigo 2.º, é expressa pelos Estados-Membros, que são todos membros da OMI, agindo conjuntamente no interesse da União.
- 3. Podem ser acordadas pequenas alterações às posições a que se referem os artigos 1.º e 2.º, sem que seja necessária uma nova decisão do Conselho.

Artigo 4.º

A presente decisão entra em vigor no dia da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*