

Bruxelas, 17.2.2020
COM(2020) 58 final

2020/0026 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar em nome da União Europeia no âmbito da Organização Marítima Internacional durante a 75.^a sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho e a 102.^a sessão do Comité de Segurança Marítima sobre a adoção de alterações ao anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, ao Capítulo II-1 da 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 75.^a sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional (MEPC 75), que irá decorrer em Londres, de 30 de março a 3 de abril de 2020, e na 102.^a sessão do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (MSC 102), que irá igualmente decorrer em Londres, de 13 a 22 de maio de 2020, em relação ao projeto de adoção de determinadas alterações ao anexo VI da Convenção MARPOL relativas à aplicação coerente do teor de enxofre de 0,50 %, e a alterações ao capítulo II-1 da Convenção SOLAS: regra 3-8 da parte A-1 sobre equipamento de reboque e amarração, regra 7-2 da parte B-1 sobre o cálculo do fator s_i e às partes B-2 a B-4 sobre estanquidade e alterações às partes A-1 e B-1 do Código Internacional de Segurança para os 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

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, 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, e do anexo VI, que entrou em vigor em 18 de maio de 2005. 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 de Segurança para navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF) tornou-se obrigatório ao abrigo da Convenção SOLAS. O seu objetivo é constituir uma norma internacional para os navios que utilizam gás ou líquidos de baixo ponto de inflamação como combustível. O código abrange todas as áreas que requerem especial consideração relativamente 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. Desde 1974, a Comissão Europeia tem o estatuto de observador no seio da Organização Marítima Internacional (OMI), com base num acordo de cooperação e colaboração entre a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (OMCI) 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 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.

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, 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 75.^a sessão (MEPC 75), que irá decorrer de 30 de março a 3 de abril de 2020, o Comité para a Proteção do Meio Marinho adotará determinadas alterações ao anexo VI da Convenção MARPOL, respeitantes à aplicação do teor de enxofre de 0,50 % utilizado nos fuelóleos a

bordo dos navios. O objetivo das alterações previstas ao anexo VI da Convenção MARPOL é apoiar a aplicação coerente do teor de enxofre de 0,50 %.

Em 2008, a OMI adotou uma resolução que altera o anexo VI da Convenção MARPOL que contém regras para a prevenção da poluição atmosférica pelos navios. O anexo VI revisto da Convenção MARPOL entrou em vigor em 1 de julho de 2010 e introduziu, entre outros, limites mais rigorosos para o teor de enxofre dos combustíveis navais nas zonas de controlo das emissões de SO_x, bem como nas zonas marítimas fora dessas zonas.

O controlo rigoroso da aplicação da norma relativa ao fuelóleo definida na regra 14.1.3 do anexo VI da Convenção MARPOL, que produz efeitos a partir de 1 de janeiro de 2020, será um elemento importante para facilitar uma aplicação coerente e obrigatória eficaz do teor de enxofre mundial de 0,50 %.. O objetivo das alterações previstas ao anexo VI da Convenção MARPOL é assegurar a aplicação efetiva da regra 14.1.3, com vista a uma redução significativa das emissões poluentes de SO_x e de partículas para a atmosfera resultantes da combustão proveniente de navios, de forma a proteger a saúde humana e o ambiente marinho.

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

Durante a sua 102.^a sessão (MSC 102), que irá decorrer de 13 a 22 de maio de 2020, o Comité de Segurança Marítima deverá adotar alterações à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) e à regra 11 do Código Internacional de Segurança para Navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF).

O objetivo das alterações previstas à regra 3-8 da parte A-1 do capítulo II-1 da Convenção SOLAS diz respeito ao reboque e amarração em segurança. O objetivo das alterações às partes B, B-1 e B-2 a B-4 do capítulo II-1 da SOLAS é assegurar a coerência relativamente à estanquidade. 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).

O objetivo das alterações previstas à regra 11 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 ao anexo VI do Regulamento MARPOL

Na 71.^a sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho (MEPC 71), que teve lugar em Londres de 3 a 7 de julho de 2017, foi aprovada uma nova alteração da «Aplicação coerente da regra 14.1.3 do anexo VI da Convenção MARPOL», a incluir na ordem de trabalhos bienal para 2018-2019 do subcomité para a prevenção e resposta à poluição e na ordem de trabalhos provisória da 5.^a sessão desse subcomité (PPR 5), com o objetivo de conclusão em 2019.

A PPR 5, que teve lugar em Londres, de 5 a 9 de fevereiro de 2018, elaborou alterações à regra 14 do anexo VI da Convenção MARPOL relativas à proibição do transporte de fuelóleo não conforme para propulsão ou funcionamento a bordo de um navio. Com pequenas alterações, a 72.^a sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho (MEPC 72), que teve lugar em Londres entre 9 e 13 de abril de 2018, aprovou o projeto de alteração do anexo VI da Convenção MARPOL.

A reunião intersessões sobre a aplicação coerente da regra 14.1.3 do anexo VI da Convenção MARPOL teve lugar em Londres de 9 a 13 de julho de 2018. A União Europeia apresentou o documento ISWG-AP 1/3/2, onde propunha alterações à regra 14 e à regra 18.

O MEPC 73 adotou as alterações aprovadas pela resolução MEPC.305 (73). O MEPC 73 determinou que essas alterações são consideradas aceites em 1 de setembro de 2019 e entram em vigor em 1 de março de 2020.

O PPR 6, que se realizou em Londres de 18 a 22 de fevereiro de 2019, desenvolveu um projeto de alterações:

- à regra 1 sobre a aplicação do regulamento;
- à regra 2 com definições de «teor de enxofre do fuelóleo», «combustível de baixo ponto de inflamação», «amostra fornecida», «amostra em utilização» e «amostra a bordo»;
- à regra 14 relativa à amostragem e ensaio de fuelóleo a bordo e em utilização respeitante às amostras de fuelóleo do anexo VI da Convenção MARPOL;
- à regra 18 relativa ao procedimento de verificação;
- ao apêndice I sobre o «suplemento ao certificado IAPP» relativo ao ponto de amostragem do fuelóleo; e
- ao apêndice VI relativo ao procedimento de verificação do combustível para uma amostra de fuelóleo ao abrigo do anexo VI da Convenção MARPOL.

O PPR 6 remeteu estas alterações para o MEPC 74, que as aceitou e remeteu para o MEPC 75, para aprovação.

As alterações às regras 1, 2, 14, 18, 20, 21 e aos apêndices I e VI do anexo VI da Convenção MARPOL constam do documento da OMI MEPC 75/3. O ponto 5.116 do relatório MEPC 74 (MEPC 74/18) indica que a adoção das alterações está prevista no âmbito do MEPC 75.

À luz das disposições de aplicação reforçadas da Diretiva 2016/802, a União deve apoiar estas alterações porque elas refletem a necessidade de aplicar mundialmente, de forma sólida e inequívoca, o teor de enxofre de 0,50 % ao combustível naval, o que assegurará uma redução efetiva das emissões de óxido de enxofre, prevenindo os seus efeitos prejudiciais para a saúde humana e os ecossistemas e inviabilizando simultaneamente as distorções da concorrência no setor.

3.2. Alterações ao capítulo II-1 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS)

3.2.1. Alterações ao capítulo II-1/A-1/3-8 — SOLAS sobre equipamento de reboque e amarração

A questão da amarração segura foi levantada pela UE como uma nova produção não planeada na 95.ª sessão do MSC (documento MSC 95/19/2) e aceite pelo mesmo. Também foi aceite pelo MSC uma proposta japonesa destinada a considerar a manutenção e a substituição de cabos de amarração danificados ou deteriorados (documento MSC 95/19/13). A questão foi então analisada pelo Subcomité para o Projeto e Construção de Navios (SDC), tanto no âmbito de um grupo de trabalho como através de um grupo de correspondência, coordenado pela Dinamarca juntamente com o Japão. A 6.ª sessão do SDC (SDC 6) ultimou o projeto de alterações à SOLAS e as linhas de orientação conexas. A 101.ª sessão do Comité de Segurança Marítima (MSC 101) considerou então o resultado do SDC, nomeadamente:

- Alterações à regra SOLAS 3-8 da parte A-1 do capítulo II-1,

- Orientações sobre a conceção do sistema de amarração e seleção do equipamento de amarração apropriado e dos dispositivos de amarração segura.
- Orientações para a inspeção e manutenção do equipamento de amarração, incluindo os cabos, e
- Orientações revistas sobre o equipamento de reboque de navios e de amarração e o projeto de circular do MSC associada, a saber, MSC.1/Circ.1175/Rev.1, e
- Todos os projetos de circulares do MSC associadas

O MSC 101 aprovou os projetos de alterações da Convenção SOLAS constantes do anexo 25 do relatório do MSC MSC 101/24 Ap.1. As Orientações conexas foram aprovadas em princípio no âmbito do MSC 101 e serão finalmente aprovadas em conjunto com a adoção do projeto de alterações da Convenção SOLAS. Os pontos 12.2-9 do relatório do MSC 101 (MSC 101/24) indicam que a adoção das alterações à SOLAS e as orientações conexas estão previstas para adoção e aprovação respetivamente no âmbito do MSC102.

Como as alterações à Convenção SOLAS e às orientações conexas, as orientações e as circulares do MSC constituem uma atualização exaustiva dos atuais acordos de amarração. Correspondem à intenção da proposta original da União, que deve apoiar a adoção das alterações à SOLAS e a aprovação dos instrumentos conexas.

3.2.2. Estanduidade - coerência entre as regras SOLAS Capítulo II-1B, B-1 e B-2 - B-4

Na sua 96.^a sessão, o MSC acordou em incluir na agenda bienal 2018-2019 do Comité o resultado da «Revisão SOLAS, Capítulo II-1B, partes B-2 a B-4, a fim de assegurar a coerência com as partes B e B-1 no que respeita à estanquidade», atribuindo ao Subcomité do SDC as funções de órgão coordenativo.

O SDC 6 concluiu o projeto de alterações à SOLAS e remeteu-as para o MSC 101. As alterações às partes B, B-1 e B-2 a B-4 do capítulo II-1 da Convenção SOLAS constam do anexo 25 do documento MSC 101/24 Ap.1.

No que diz respeito ao cálculo do fator s_i na regra 7-2 do capítulo II-1, B-1, da Convenção SOLAS, o SDC concluiu que, enquanto efetuar alterações à regra SOLAS II-1/7-2.5 se encontrava fora do âmbito dos resultados almejados, uma alteração à SOLAS era a forma mais eficaz e eficiente de abranger as incoerências inerentes à regra SOLAS II-1/7-2.5.2.1 relativa a portas nas anteparas acima do convés de anteparas que são consideradas estanques nos cálculos de estabilidade de danos. O SDC 6 concordou em solicitar ao MSC 101 para concordar com esta abordagem para resolver as incoerências no que toca à estanquidade entre as várias partes B do capítulo II-1 da SOLAS. O MSC 101 assentiu (ponto 12.10 do relatório MSC 101/24 do MSC) e as alterações também são referidas no anexo 25 do documento MSC 101/24 Ap.1.

O ponto 12.12 do relatório do MSC 101 (MSC 101/24) indica que as alterações anteriores deverão ser adotadas no MSC 102.

Dado que as alterações ao capítulo II-1, partes B-2 a B-4, da SOLAS, introduzem coerência em toda a parte B nas disposições respeitantes à estanquidade, incluindo a questão-chave dos cálculos de estabilidade de danos do navio e a sua aprovação foi apoiada pela União no âmbito do MSC 101, a União deve apoiar a adoção destas alterações.

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

A 5.^a sessão do Subcomité sobre transporte de cargas e contentores (CCC 5) aprovou os projetos de alteração dos pontos 6.7.1.1 (sistemas de descompressão) e do capítulo 11 (sistemas de extinção de incêndios para salas de manipulação de combustível) da parte A-1 do Código IGF, com a redação que lhes foi dada no anexo 2 do relatório do CCC, a saber, CCC 5/13, para apresentação ao MSC 101 para aprovação (ponto 3.31 do CCC 5/13). Seguidamente, o MSC 101 aprovou estes projetos de alterações, tal como consta do anexo 14 do MSC 101/24 Ap.1. O ponto 9.2 do relatório do MSC 101 (MSC 101/24) indica que as alterações deverão ser adotadas no âmbito do MSC 102.

O CCC 5 também aprovou projetos de alterações ao ponto 16.3.3.5.1 relativo a ensaios de tração relativos a materiais que não ligas de alumínio para o sistema de contenção de combustível da parte B-1 do Código IGF, tal como previsto no anexo 5 do CCC 5/13 para apresentação ao MSC 101 para aprovação (ponto 4.14 do CCC 5/13). Em seguida, o MSC 101 aprovou estas alterações tal como definido no anexo 14 do MSC 101/24 Ap.1. O ponto 9.3 do MSC 101/24 indica que as alterações deverão ser adotadas no âmbito do MSC 102.

A alteração ao ponto 6.7.1.1 confere maior clareza aos espaços a equipar com um sistema de descompressão adequado. A alteração ao capítulo 11 de modo a incluir um sistema fixo de extinção de incêndios para uma sala de manipulação de combustível confere segurança adicional. Ambas foram anteriormente apoiadas pela União para aprovação no âmbito do MSC 101 pela União. Por conseguinte, a União deve apoiar a adoção destas alterações.

3.4. Legislação pertinente e competências da UE nesta matéria

3.4.1. ALTERAÇÕES DO ANEXO VI DA CONVENÇÃO MARPOL

Os requisitos do anexo VI da Convenção MARPOL relativos à redução do teor de enxofre dos fuelóleos marítimos, com vista a reduzir as emissões atmosféricas poluentes de SO_x, são transpostos para o direito da UE na Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos. Por conseguinte, as alterações a adotar no MEPC 75 que introduzem alterações no anexo VI da Convenção MARPOL terão um efeito direto sobre os requisitos da diretiva.

3.4.2. Alterações ao capítulo II-1 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (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 âmbito do MSC 102, que introduziriam alterações no capítulo II-1, partes A e B, terão um efeito direto sobre os requisitos da diretiva.

3.4.3. Alterações às partes A-1 e B-1 do Código Internacional de Segurança para 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.

Por conseguinte, as alterações a adotar no MSC 102 teriam um efeito direto sobre o que é requerido através da aplicação da Diretiva 2009/45/CE.

3.4.4. Competência da UE

As alterações ao anexo VI da Convenção MARPOL afetarão a legislação da UE através da aplicação da Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos.

As alterações ao capítulo II-1 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) afetariam a legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2009/45/CE.

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

Como tal, a União dispõe de competência exclusiva ao abrigo do último elemento do artigo 3.º, n.º 2, do TFUE e é, por conseguinte, necessário estabelecer a posição da União sobre os atos que adotam as alterações acima referidas.

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 acordo¹.

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.*»²

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:

¹ Processo C-399/12 - Alemanha/Conselho (OIV), ECLI: EU: C: 2014: 2258, n.º 64.

² Processo C-399/12 - Alemanha/Conselho (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61-64.

- Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos e 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. Tal deve-se ao facto de a Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos refletir os requisitos relativos ao enxofre constantes do anexo VI da Convenção MARPOL como instrumento para realizar o seu objetivo.
- 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.

Por conseguinte, as alterações ao anexo VI da Convenção MARPOL, as alterações à Convenção SOLAS e as alterações ao Código IGF afetariam a legislação da UE através da aplicação da Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos³ e da 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, respetivamente.

O ato previsto não completa nem altera 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 material para a adoção 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 material, 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.

³ Decisão de Execução (UE) 2015/253 da Comissão, de 16 de fevereiro de 2015, que estabelece as regras relativas à recolha de amostras e à apresentação de relatórios, no âmbito da Diretiva 1999/32/CE do Conselho, no que diz respeito ao teor de enxofre dos combustíveis navais (JO L 41 de 17.2.2015, p. 55).

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar em nome da União Europeia no âmbito da Organização Marítima Internacional durante a 75.^a sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho e a 102.^a sessão do Comité de Segurança Marítima sobre a adoção de alterações ao anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, ao Capítulo II-1 da 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, da saúde humana e o reforço da segurança marítima.
- (2) A Convenção da Organização Marítima Internacional («OMI») entrou em vigor em 17 de março de 1958.
- (3) 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.
- (4) Nos termos do artigo 38.º, alínea a), da Convenção sobre a OMI, 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.
- (5) 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.
- (6) A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios («Convenção MARPOL») entrou em vigor em 2 de outubro de 1983.
- (7) 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.
- (8) A Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar («Convenção SOLAS») entrou em vigor em 25 de maio de 1980.

- (9) 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.
- (10) O Comité para a Proteção do Meio Marinho, na sua 75.^a sessão, que decorrerá de 30 de março a 3 de abril («MEPC 75»), deve adotar alterações ao anexo VI da Convenção MARPOL.
- (11) O Comité de Segurança Marítima, durante a sua 102.^a sessão, que decorrerá de 13 a 22 de maio de 2020 («MSC 102»), deve adotar alterações ao capítulo II-1 da Convenção SOLAS, bem como alterações às partes A-1 e B-1 do Código Internacional de Segurança para navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação («Código IGF»).
- (12) É conveniente estabelecer a posição a adotar em nome da União no MEPC 75, uma vez que as alterações às regras 1, 2, 14, 18, 20 e 21 e aos apêndices I e VI do anexo VI da Convenção MARPOL serão suscetíveis de influenciar decisivamente o conteúdo da legislação da União, a saber, a Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho^{1,2}.
- (13) É conveniente estabelecer a posição a adotar em nome da União na MSC 102, uma vez que as alterações ao capítulo II-1 da Convenção SOLAS serão suscetíveis de influenciar decisivamente o conteúdo da legislação da União, designadamente a Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho³, e dado que as alterações ao Código IGF serão suscetíveis de influenciar decisivamente o conteúdo da legislação da União, designadamente a Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros.
- (14) As alterações ao anexo VI da Convenção MARPOL assegurariam uma aplicação coerente do teor de enxofre de 0,50 % ao combustível naval, tal como preconizado na regra 14. A União deverá apoiar estas alterações para alcançar os benefícios previstos para a saúde e o ambiente resultantes da redução das emissões de dióxido de enxofre provenientes da combustão a bordo.
- (15) As alterações à parte A-1 do capítulo II-1 da Convenção SOLAS garantiriam uma amarração mais segura dos navios. A União deve apoiar estas alterações porque constituem uma atualização exaustiva das atuais disposições de amarração.
- (16) As alterações às partes B, B-1 e B-2 a B-4 do capítulo II-1 da Convenção SOLAS garantem a coerência das disposições relativas à estanquidade dos navios. A União deve apoiar estas alterações porque introduzem coerência em toda a parte B nas disposições relativas à estanquidade, incluindo a questão fundamental dos cálculos de estabilidade de danos do navio.
- (17) As alterações às partes A-1 e B-1 do Código IGF preveem melhorias no que respeita ao confinamento de combustível, à proteção contra incêndios e aos ensaios de tração para soldadura de materiais metálicos e ensaios não destrutivos do sistema de

¹ Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos (JO L 132 de 21.5.2016, p. 58).

² Decisão de Execução (UE) 2015/253 da Comissão, de 16 de fevereiro de 2015, que estabelece as regras relativas à recolha de amostras e à apresentação de relatórios, no âmbito da Diretiva 1999/32/CE do Conselho, no que diz respeito ao teor de enxofre dos combustíveis navais (JO L 41 de 17.2.2015, p. 55).

³ 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).

confinamento de combustível com base na experiência adquirida com a aplicação do código. A União deve apoiar estas alterações porque conferem maior clareza com respeito aos espaços a prover com um sistema de descompressão adequado e preveem medidas adicionais de segurança nas salas de manipulação de combustível.

- (18) 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,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

As posições a tomar, em nome da União, na 75.ª sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI configuram concordar com a adoção das alterações ao anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, tal como consta do anexo ao documento da OMI MEPC 75/3.

Artigo 2.º

As posições a adotar em nome da União na 102.ª sessão do Comité de Segurança Marítima da OMI são as seguintes:

- (a) Adoção de alterações ao capítulo II-1 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar estabelecidas no anexo 1 do documento MSC 102/3 da OMI;
- (b) Adoção das alterações às partes A-1 e B-1 do Código Internacional de Segurança para navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação, constantes do anexo 2 do documento MSC 102/3 da OMI.

Artigo 3.º

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

Artigo 4.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*