

# DECISÕES

## DECISÃO (UE) 2017/1243 DO CONSELHO

de 29 de maio de 2017

**relativa à posição a adotar em nome da União Europeia na Organização Marítima Internacional (OMI), aquando da 98.<sup>a</sup> sessão do Comité de Segurança Marítima e da 71.<sup>a</sup> sessão do Comité de Proteção do Meio Marinho, sobre a adoção das alterações à regra SOLAS II-1/23, à regra SOLAS II-2/9.4.1.3, aos Códigos Internacionais das Embarcações de Alta Velocidade de 1994 e 2000, ao Código Internacional dos Meios de Salvação e ao apêndice V do anexo VI da Convenção Marpol**

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 intervenção da União no setor dos transportes marítimos deve visar o reforço da segurança marítima e a proteção do meio marinho.
- (2) Na sua 97.<sup>a</sup> sessão, o Comité de Segurança Marítima («CSM») da Organização Marítima Internacional («OMI») aprovou determinadas alterações à regra II-1/23 e à regra II-2/9.4.1.3 da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), bem como aos Códigos das Embarcações de Alta Velocidade de 1994 e 2000 («códigos HSC»), ao Código Internacional dos Meios de Salvação («código LSA») e ao anexo da Resolução MSC.81(70). Prevê-se que essas alterações sejam adotadas na 98.<sup>a</sup> sessão do CSM, que terá lugar em junho de 2017.
- (3) Na sua 70.<sup>a</sup> sessão, o Comité de Proteção do Meio Marinho («CPMM») da OMI aprovou as alterações ao apêndice V do anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios («Convenção Marpol, anexo VI») no que respeita à informação a incluir na guia de entrega do combustível. Prevê-se que essas alterações sejam adotadas na 71.<sup>a</sup> sessão do CPMM, que terá lugar em julho de 2017.
- (4) Nas suas 95.<sup>a</sup> e 96.<sup>a</sup> sessões, o CSM da OMI aprovou vários projetos de alterações à regra SOLAS II-1 relativa à compartimentação e à estabilidade em avaria. A posição a adotar em nome da União relativamente a essas alterações foi definida na Decisão (UE) 2016/2077 do Conselho <sup>(1)</sup>.
- (5) Na sua 97.<sup>a</sup> sessão, o CSM da OMI decidiu suspender a adoção da maioria dos projetos de alterações à regra SOLAS II-1 relativa à compartimentação e à estabilidade em avaria até à sua 98.<sup>a</sup> sessão, e, no que diz respeito às alterações à regra II-1/6, sobre a fórmula do índice de subdivisão requerido R, determinou que quaisquer alterações posteriores a esta regra não poderão reduzir o atual nível de segurança.
- (6) A posição a adotar em nome da União, como estabelecida no artigo 2.º, n.º 1, alínea a), e no artigo 2.º, n.º 2, da Decisão (UE) 2016/2077, permanece, por conseguinte, aplicável.
- (7) Na sua 97.<sup>a</sup> sessão, o CSM da OMI, decidiu harmonizar ou o texto das regras II-1/22, II-1/23 e II-1/24, dada a utilização de múltiplas expressões para requisitos semelhantes, e atualizar as referências cruzadas existentes, sem

<sup>(1)</sup> Decisão (UE) 2016/2077 do Conselho, de 17 de outubro de 2016, relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional (OMI), durante a 70.<sup>a</sup> sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho e a 97.<sup>a</sup> sessão do Comité de Segurança Marítima, no que diz respeito à adoção de alterações ao anexo VI da Convenção Marpol, à regra SOLAS II-1, às regras SOLAS III/1.4, III/30 e III/37, às regras SOLAS II-2/1 e II-2/10, à regra SOLAS II-1/3-12, à Convenção e ao Código STCW, ao Código dos Sistemas de Segurança Contra Incêndios e ao Código do Programa Reforçado de Vistorias de 2011 (JO L 320 de 26.11.2016, p. 36).

alterar o conteúdo das alterações anteriormente aprovadas. A regra II-1/23 visa os requisitos especiais aplicáveis aos navios ro-ro de passageiros e não está abrangida pela posição a adotar em nome da União, conforme definida na Decisão (UE) 2016/2077. A Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup> aplica-se aos navios de passageiros e às embarcações de passageiros de alta velocidade que efetuam viagens domésticas. O artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), da referida diretiva exige que os navios de passageiros novos da Classe A satisfaçam integralmente os requisitos da Convenção SOLAS de 1974, na sua última redação.

- (8) As alterações à regra SOLAS II-2/9.4.1.3 clarificam os requisitos de resistência ao fogo das janelas nos navios de passageiros que não transportem mais de 36 passageiros e nos navios para fins especiais com mais de 60 (e até 240) pessoas a bordo. Os navios que não transportem mais de 36 passageiros devem garantir o mesmo nível de segurança do que os navios que transportem mais de 36 passageiros. A Diretiva 2009/45/CE aplica-se aos navios de passageiros e às embarcações de passageiros de alta velocidade que efetuam viagens domésticas. O artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), da referida diretiva exige que os navios de passageiros novos da Classe A satisfaçam integralmente os requisitos da Convenção SOLAS de 1974, na sua última redação. De acordo com o anexo I, capítulo II-2, parte B, ponto 10.4, dessa diretiva, nos navios de passageiros que transportem não mais de 36 passageiros deve ser dada particular atenção à resistência ao fogo das janelas que deem para postos de embarque em baleeiras e jangadas salva-vidas, abertos ou fechados, e das janelas situadas abaixo desses postos em posições tais que a sua avaria durante um incêndio possa impedir o lançamento das baleeiras ou jangadas salva-vidas ou o embarque nesses meios de salvação.
- (9) As alterações aos Códigos HSC clarificam a aplicação dos seus pontos 8.10.1.4 a 8.10.1.6 no que se refere à dispensa de transporte de embarcações de socorro nas embarcações de alta velocidade com menos de 20 m e com menos de 30 m de comprimento, respetivamente. As embarcações de alta velocidade com menos de 30 m de comprimento, para efeito do Código HSC 2000, ou com menos de 20 m de comprimento, para efeito do Código HSC 1994, podem ser isentas da obrigação de transportar embarcações de socorro, desde que preencham os requisitos do ponto 8.10.1.6 do Código HSC e, incluindo o novo ponto que prescreve que tem de ser possível resgatar qualquer pessoa caída à água com o corpo em posição horizontal ou quase horizontal. A Diretiva 2009/45/CE aplica-se aos navios de passageiros e às embarcações de passageiros de alta velocidade que efetuam viagens domésticas. O artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), da referida diretiva exige que os navios de passageiros novos da Classe A satisfaçam integralmente os requisitos da Convenção SOLAS de 1974, na sua última redação.
- (10) O Código LSA estabelece requisitos internacionais para dispositivos e meios de salvação que estão abrangidos pelo capítulo III da Convenção SOLAS de 1974, na sua última redação. As alterações aos pontos 6.1.1.5 e 6.1.1.6 do Código LSA e ao ponto 8.1.1 da parte 1 do anexo da Resolução MSC.81(70) garantem uma coerência com os ensaios estáticos e as cargas de ensaio que os dispositivos de lançamento à água, incluindo os seus elementos estruturais e guinchos, têm de suportar. Essas alterações devem ser tratadas como correções menores. Os dispositivos de lançamento à água e os guinchos estão enumerados no Regulamento de Execução (UE) 2017/306 da Comissão <sup>(2)</sup>, que faz referência ao Código LSA e à Resolução MSC.81(70), indicando os pontos MED/1.21, 1.23, 1.24 e 1.25, para os dispositivos de lançamento à água, e, em relação aos pontos MED/1.41a, 1.41b, 1.41c, 1.41d e 1.41e, para os guinchos. Estes equipamentos estão, pois, abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2014/90/UE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(3)</sup>.
- (11) As alterações ao apêndice V do anexo VI da Convenção Marpol esclarecem que os navios que satisfaçam os requisitos do anexo VI da Convenção Marpol no que respeita ao teor de enxofre dos combustíveis das zonas de controlo das emissões de enxofre («SECA») através de meios equivalentes [sistemas de tratamento de emissões gasosas («EGCS»)], podem permitir que o fornecedor declare na guia de entrega do combustível, de acordo com a notificação do comprador, que o fuelóleo carregado se destina a ser utilizado por um navio que satisfaz os requisitos em matéria de enxofre por outro meio equivalente. Tendo em conta o número crescente de navios equipados com EGCS, as alterações ao apêndice V do anexo VI da Convenção Marpol são necessárias para adequar o modelo da guia de entrega de combustível ao facto de os navios poderem continuar a utilizar combustíveis com um teor de enxofre mais elevado, mesmo após a entrada em vigor dos requisitos de teor de enxofre de 0,10 % nas SECA a partir de 1 de janeiro de 2015. Os requisitos do anexo VI da Convenção Marpol no que diz respeito à limitação das emissões de SO<sub>x</sub> são aplicados no âmbito do direito da União através da Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(4)</sup>. O artigo 6.º, n.º 9, alíneas b) e c), e o artigo 13.º, n.º 2, alínea a), dessa diretiva referem a guia de entrega do combustível como principal mecanismo para garantir a conformidade com essa diretiva. Os meios de conformidade equivalentes são considerados métodos de redução de emissões alternativos, na aceção dada pelo artigo 2.º, alínea o) dessa Diretiva, e podem ser utilizados desde que os navios que a eles recorram consigam manter uma redução das emissões de dióxido de enxofre num nível, no mínimo, equivalente ao nível que obteriam caso utilizassem combustíveis navais conformes com os requisitos dessa diretiva.

<sup>(1)</sup> Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de maio de 2009, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros (JO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

<sup>(2)</sup> Regulamento de Execução (UE) 2017/306 da Comissão, de 6 de fevereiro de 2017, que indica as prescrições de conceção, construção e despenho e as normas de ensaio para os equipamentos marítimos (JO L 48 de 24.2.2017, p. 1).

<sup>(3)</sup> Diretiva 2014/90/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, relativa aos equipamentos marítimos e que revoga a Diretiva 96/98/CE do Conselho (JO L 257 de 28.8.2014, p. 146).

<sup>(4)</sup> Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos (JO L 132 de 21.5.2016, p. 58).

- (12) A União não é membro da OMI nem parte contratante nas convenções e códigos relevantes. O Conselho deverá, por conseguinte, autorizar os Estados-Membros a expressarem a posição da União e a darem o seu consentimento a ficarem vinculados pelas alterações em causa, desde que estas sejam da competência exclusiva da União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

A posição a adotar em nome da União na 98.ª sessão do Comité de Segurança Marítima da OMI é favorável à adoção das seguintes alterações:

- a) as alterações à regra II-1/23 da Convenção SOLAS, como definidas no anexo 1 do documento MSC 97/WP.5 da OMI, sob reserva das alterações propostas nos documentos MSC 97/3/5 e MSC 97/3/4 desta organização;
- b) as alterações à regra II-2/9.4.1.3 da Convenção SOLAS, como definidas no anexo 13 do documento MSC 97/22/Add.1 da OMI;
- c) as alterações aos Códigos HSC, como definidas nos anexos 15 e 16 do documento MSC 97/22/Add.1 da OMI;
- d) as alterações ao Código LSA e ao anexo da Resolução MSC.81(70), como definidas no anexo 17 do documento MSC 97/22/Add.1 da OMI e no anexo 1 do documento MSC 98/3/1 da OMI.

*Artigo 2.º*

A posição a adotar em nome da União na 71.ª sessão do Comité de Proteção do Meio Marinho da OMI é favorável à adoção das alterações ao apêndice V do anexo VI da Convenção Marpol, como estabelecidas no anexo 7 do documento MEPC 70/18/Add.1 da OMI.

*Artigo 3.º*

1. As posições, a adotar em nome da União, expostas nos artigos 1.º e 2.º devem ser expressas pelos Estados-Membros, que são membros da OMI, agindo conjuntamente no interesse da União.
2. 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*

Os Estados-Membros ficam autorizados a expressar o seu consentimento em ficar vinculados, no interesse da União, pelas alterações a que se referem os artigos 1.º e 2.º, na medida em que essas alterações sejam da competência exclusiva da União.

*Artigo 5.º*

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 29 de maio de 2017.

*Pelo Conselho*  
*O Presidente*  
C. CARDONA