



Bruxelas, 12.4.2017  
COM(2017) 174 final

2017/0080 (NLE)

Proposta de

## **DECISÃO DO CONSELHO**

**relativa à posição a adotar em nome da União Europeia na Organização Marítima Internacional, 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 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**

## **EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

### **1. INTRODUÇÃO**

A presente proposta da Comissão visa definir a posição a adotar pela União na 98.<sup>a</sup> sessão do Comité de Segurança Marítima (MSC 98) e na 71.<sup>a</sup> sessão do Comité de Proteção do Meio Marinho (MEPC 71), da Organização Marítima Internacional (OMI), sobre as alterações expostas separadamente nos pontos seguintes.

#### **1.1 Alterações à regra SOLAS II-1/23**

Nas 95.<sup>a</sup> e 96.<sup>a</sup> sessões, o Comité de Segurança Marítima da OMI (MSC 95 e MSC 96) aprovou vários projetos de alterações à regra SOLAS II-1 relativa à compartimentação e à estabilidade em avaria, que foram agrupados e incluídos na Decisão (UE) 2016/2077 do Conselho, de 17 de outubro de 2016<sup>1</sup>.

Na MSC 97, o Comité decidiu suspender a adoção dos projetos de alterações às regras do capítulo II-1 da Convenção SOLAS relativas à compartimentação e à estabilidade em avaria, até à realização da MSC 98, com exceção da regra SOLAS II-1/3-12 sobre a proteção contra o ruído. No que diz respeito às alterações à regra II-1/6, sobre a fórmula do índice de subdivisão requerido *R*, a MSC 97 concordou que quaisquer futuras alterações à regra II-1/6 deveriam garantir, no mínimo, o atual nível de segurança das disposições da Convenção SOLAS, em conformidade com a posição da União estabelecida no artigo 2.º, n.º 1, alínea a), e n.º 2, da Decisão (UE) 2016/2077 do Conselho.

Não obstante a decisão de adiar a adoção do capítulo II-1 da Convenção SOLAS, o Comité aceitou analisar os documentos apresentados no âmbito da MSC 97 e finalizar o texto das alterações. Em geral, o Comité aprovou a harmonização do texto das regras II-1/22, 23 e 24, dada a utilização de múltiplas expressões para requisitos semelhantes, bem como a atualização das referências cruzadas existentes, sem alterar o conteúdo das alterações anteriormente aprovadas. Embora as alterações possam ser consideradas menores, a regra II-1/23 estabelece requisitos especiais para os navios ro-ro de passageiros e não foi incluída na Decisão (UE) 2016/2077. A regra II-1/24 diz respeito apenas aos navios de carga.

Estas alterações estão definidas no anexo 1 do documento MSC 97/WP.5. O ponto 3.17 do relatório da MSC 97 (MSC 97/22) prevê que as alterações sejam adotadas no âmbito da MSC 98, sob reserva das modificações propostas nos documentos MSC 97/3/5 e MSC 97/3/4 e das correções formais eventualmente necessárias.

#### **1.2 Alterações à regra SOLAS II-2/9.4.1.3**

As alterações à regra SOLAS II-2/9.4.1.3 visam clarificar 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

---

<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).

bordo. Os navios que não transportem mais de 36 passageiros devem garantir o mesmo nível de segurança que os navios que transportem mais de 36 passageiros.

As alterações à regra SOLAS II-2/9.4.1.3 figuram no anexo 13 do relatório da MSC 97 (MSC 97/22). De acordo com o ponto 9.6 do relatório da MSC 97, as alterações serão adotadas no âmbito da MSC 98.

### **1.3 Alterações aos Códigos das Embarcações de Alta Velocidade de 1994 e 2000**

As alterações aos Códigos das Embarcações de Alta Velocidade de 1994 e 2000 (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 30 m de comprimento, respetivamente. Desde que preencham os requisitos estabelecidos no ponto 8.10.1.6 em ambos os códigos, incluindo o novo elemento relativo à capacidade para resgatar qualquer pessoa caída à água com o corpo em posição horizontal ou quase horizontal, as embarcações de alta velocidade com menos de 30 m (Código HSC 2000) e 20 m (Código HSC 1994) de comprimento podem ser isentas da obrigação de transportar embarcações de socorro. As alterações aos Códigos HSC de 1994 e 2000 estão definidas nos anexos 15 e 16 do relatório da MSC 97 (MSC 97/22/Add.1). O ponto 8.25 do relatório da MSC 97 (MSC 97/22) prevê a adoção destas alterações no âmbito da MSC 98.

### **1.4 Alterações ao Código Internacional dos Meios de Salvação e ao anexo da Resolução MSC.81(70)<sup>2</sup>**

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 de 1974, incluindo equipamentos salva-vidas 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.

As alterações dos pontos 6.1.1.5 e 6.1.1.6 do Código LSA e do 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. A MSC 97 confirmou a posição adotada na terceira sessão do Subcomité sobre Sistemas e Equipamento dos Navios (SSE 3) segundo a qual as alterações em questão deveriam ser tratadas como correções menores.

Estas alterações estão definidas no anexo 17 do relatório da MSC 97 (MSC 97/22/Add.1) e no anexo 1 do documento OMI MSC 98/3/1. Os pontos 8.34 e 8.35 do relatório MSC 97 (MSC 97/22) preveem que as alterações sejam adotadas no âmbito da MSC 98.

### **1.5 Alterações ao apêndice V do anexo VI da Convenção MARPOL**

A União apresentou uma proposta para aprovação na MEPC 67 (MEPC 67/12/7), com alterações ao atual apêndice V do anexo VI da Convenção MARPOL, que estabelece o modelo da guia de entrega de combustível. As alterações permitiriam aos navios que utilizam métodos equivalentes a bordo (nomeadamente, sistemas de tratamento de emissões gasosas (EGCS)), aprovados em conformidade com a regra 4 do anexo VI da Convenção MARPOL, carregar fuelóleo com um teor de enxofre

---

<sup>2</sup> Recomendação revista sobre Ensaios dos Dispositivos e Meios de Salvação.

mais elevado do que o previsto nas regras 14.1 e 14.4 do anexo VI da referida convenção (Informações que devem constar da guia de entrega de combustível).

Tendo em conta o número crescente de navios equipados com EGCS, as alterações propostas pela União foram consideradas necessárias para adequar o modelo da guia de entrega de combustível à possibilidade 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 zonas de controlo das emissões de enxofre (SECA) a partir de 1 de janeiro de 2015.

Na MEPC 67 foi reconhecida a necessidade das alterações, mas conclui-se que seria importante prosseguir o debate. Assim, a proposta da UE foi adiada para a segunda sessão do Subcomité sobre a Prevenção e Resposta à Poluição (PPR 2).

No âmbito da PPR 2 teve lugar um amplo debate, sem ser possível chegar a acordo sobre a forma exata do texto alterado. Na sequência da PPR 2, a União apresentou uma proposta para debate na PPR3 (PPR 3/10), que enquadra, na medida do possível, os pontos de vista expressos na segunda sessão. A proposta em causa visa introduzir esclarecimentos adicionais no apêndice V do anexo VI da MARPOL, para permitir que o fornecedor, de acordo com a notificação do comprador, declare na guia de entrega do combustível que o fuelóleo carregado se destina a ser utilizado por um navio que satisfaz os requisitos em matéria de enxofre por outro meio equivalente.

Estas alterações estão definidas no anexo 7 do documento MEPC 70/18/Add.1. O ponto 5.9 do relatório do MEPC 70 (MEPC 70/18) prevê a adoção das alterações no âmbito da MEPC 71.

## **2. ADOÇÃO DAS ALTERAÇÕES PROPOSTAS PELA OMI**

### **2.1 Adoção das alterações**

As alterações referidas nos pontos 1.1 a 1.4 supra foram aprovadas na 97.<sup>a</sup> sessão do Comité de Segurança Marítima, que teve lugar entre 21 e 25 de novembro de 2016, e serão apresentadas para adoção na 98.<sup>a</sup> sessão deste comité, entre 7 e 16 de junho de 2017. As alterações referidas no ponto 1.5 supra foram aprovadas na 70.<sup>a</sup> sessão do Comité de Proteção do Meio Marinho, que teve lugar entre 24 e 28 de outubro de 2016, e serão apresentadas para adoção na 71.<sup>a</sup> sessão deste comité, entre 3 e 7 de julho de 2017.

### **2.2 Aceitação**

Uma vez aprovadas e adotadas pelos dois comités, as alterações referidas nos pontos 1.1 a 1.5 supra serão comunicadas para aceitação às respetivas partes contratantes.

## **3. LEGISLAÇÃO E COMPETÊNCIAS DA UE NESTA MATÉRIA**

### **3.1 Alterações à regra SOLAS II-1/23**

As regras SOLAS II-1 regulam a construção-estrutura, a compartimentação e a estabilidade, as máquinas e as instalações elétricas. As alterações à regra SOLAS II-1/23 a adotar na MSC 98 dizem respeito aos navios de passageiros. O artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), da Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, estabelece que os navios de passageiros novos da classe A devem satisfazer integralmente as prescrições da Convenção SOLAS de 1974, na sua última redação.

Por conseguinte, as alterações à regra SOLAS II-1/23 afetariam a legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2009/45/CE.

### **3.2 Alterações à regra SOLAS II-2/9.4.1.3**

O artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), da Diretiva 2009/45/CE, aplica a Convenção SOLAS de 1974, na sua última redação, aos navios de passageiros da Classe A. Além disso, de acordo com o anexo I, capítulo II-2, parte B, ponto 10.4, da Diretiva 2009/45/CE, nos navios de passageiros que transportem 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.

Por conseguinte, as alterações à regra SOLAS II-2/9.4.1.3 afetariam a legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2009/45/CE.

### **3.3 Alterações aos Códigos das Embarcações de Alta Velocidade de 1994 e 2000**

O artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), da Diretiva 2009/45/CE, aplica a Convenção SOLAS, na sua última redação, aos navios de passageiros da Classe A. Além disso, o artigo 6.º, n.º 4, alínea a), desta diretiva prevê que as embarcações de alta velocidade devem satisfazer as prescrições das regras X/2 e X/3 da Convenção SOLAS de 1974, que exige o cumprimento dos Códigos das Embarcações de Alta Velocidade de 1994 e 2000. O cumprimento dos referidos códigos está também referido no artigo 6.º, n.º 4, alíneas b) e c). O artigo 2.º, alínea c), da mesma diretiva especifica que as referências aos Códigos das Embarcações de Alta Velocidade de 1994 e 2000 devem ser consideradas de acordo com a sua última redação. Por conseguinte, qualquer alteração destes códigos teria um impacto direto na aplicação da legislação da UE.

Por conseguinte, as alterações aos Códigos das Embarcações de Alta Velocidade de 1994 e 2000 relativas aos dispositivos de extinção de incêndios nos espaços de máquinas afetariam a legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2009/45/CE.

### **3.4 Alterações ao Código Internacional dos Meios de Salvação e ao anexo da Resolução MSC.81(70)**

Os dispositivos de lançamento à água e os guinchos estão abrangidos pelo Regulamento de Execução (UE) 2017/306 da Comissão, de 6 de fevereiro de 2017, que indica as prescrições de conceção, construção e desempenho e as normas de ensaio para os equipamentos marítimos. É feita referência neste regulamento de execução ao Código LSA e à Resolução MSC.81(70), indicando-se os pontos MED/1.21, 1.23, 1.24 e 1.25, para os dispositivos de lançamento à água, e os 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, de 23 de julho de 2014, relativa aos equipamentos marítimos e que revoga a Diretiva 96/98/CE do Conselho.

Por conseguinte, as alterações ao Código LSA e ao anexo da Resolução MSC.81(70) afetariam a legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2014/90/UE e do Regulamento de Execução (UE) 2017/306.

### **3.5 Alterações ao apêndice V do anexo VI da Convenção MARPOL**

No que diz respeito à limitação das emissões de SO<sub>x</sub>, os requisitos do anexo VI da Convenção MARPOL são aplicados no âmbito do direito da UE através da Diretiva 2016/802/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos. O artigo 6.º, n.º 9, alíneas b) e c), e o artigo 13.º, n.º 2, alínea a), desta diretiva referem a guia de entrega do combustível como principal mecanismo para garantir a conformidade com a diretiva. Os meios de conformidade equivalentes são considerados métodos de redução de emissões alternativos, na aceção dada pelo artigo 2.º, alínea o), da Diretiva 2016/802/UE, 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 da diretiva.

Por conseguinte, as alterações ao apêndice V do anexo VI da Convenção MARPOL afetariam a legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2016/802/UE.

### **3.6 Síntese**

Tendo em conta a relação existente entre as alterações propostas e a legislação relevante da UE conforme exposto acima, a Comissão considera que a adoção das alterações em apreço, esperada no âmbito da MSC 98 e da MEPC 71, é da competência externa exclusiva da UE, como conferida pelo artigo 3.º, n.º 2, do TFUE, na medida em que a adoção das alterações aos instrumentos internacionais em causa afeta a aplicação das normas comuns ou altera o seu âmbito de aplicação.

Conforme estabelece a jurisprudência assente, ainda que a União não seja membro da OMI nem parte contratante nos instrumentos internacionais em causa, os Estados-Membros não podem assumir obrigações suscetíveis de afetar as normas adotadas pela UE com vista à consecução dos objetivos dos Tratados, a menos que uma decisão do Conselho, adotada por proposta da Comissão, a isso os autorize.

## **4. CONCLUSÃO**

A Comissão propõe, por conseguinte, uma decisão do Conselho relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, sobre as alterações referidas nos pontos 1.1 a 1.5 supra, a ser adotadas na 98.ª sessão do Comité de Segurança Marítima e na 71.ª sessão do Comité de Proteção do Meio Marinho.

Proposta de

## **DECISÃO DO CONSELHO**

**relativa à posição a adotar em nome da União Europeia na Organização Marítima Internacional, 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 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, e o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

1. A intervenção da União Europeia 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 (MSC) da Organização Marítima Internacional (OMI) aprovou determinadas alterações à regra II-1/23 e à regra II-2/9.4.3 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 MSC, que terá lugar em junho de 2017 (MSC 98).
3. Na sua 70.<sup>a</sup> sessão, o Comité de Proteção do Meio Marinho (MEPC) da OMI aprovou as alterações ao apêndice V do anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Convenção MARPOL), para permitir aos navios satisfazer os requisitos através de meios equivalentes, desde que apresentem uma guia de entrega do combustível declarando que o fuelóleo foi carregado de acordo com a notificação do comprador, confirmando que o combustível se destina a ser utilizado em combinação com um meio equivalente de conformidade. Prevê-se que essas alterações sejam adotadas na 71.<sup>a</sup> sessão do MEPC, que terá lugar em julho de 2017 (MEPC 71).
4. Nas suas 95.<sup>a</sup> e 96.<sup>a</sup> sessões, o MSC da OMI aprovou vários projetos de alterações à regra SOLAS II-1 relativa à compartimentação e à estabilidade em avaria, que foram agrupados e incluídos na Decisão (UE) 2016/2077 do Conselho, de 17 de outubro de 2016<sup>3</sup>.

---

<sup>3</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

5. Na sua 97.<sup>a</sup> sessão, o MSC da OMI decidiu suspender a adoção da maioria das alterações propostas às regras do Capítulo II-1 da Convenção SOLAS relativas à compartimentação e à estabilidade em avaria, até à 98.<sup>a</sup> sessão do MSC, 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 da União estabelecida no artigo 2.º, n.º 1, alínea a), e no artigo 2.º, n.º 2, da Decisão (UE) 2016/2077 do Conselho permanece, por conseguinte, aplicável.
7. Na sua 97.<sup>a</sup> sessão, o MSC da OMI decidiu adiar para a sessão seguinte a adoção das alterações ao Capítulo II-1 da Convenção SOLAS, tendo concordado em geral com a harmonização do texto das regras II-1/22, 23 e 24, dada a utilização de múltiplas expressões para requisitos semelhantes, bem como com a atualização de referências cruzadas existentes, sem 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 definida na Decisão (UE) 2016/2077 do Conselho. A Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>4</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 visam clarificar 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 do Parlamento Europeu e do Conselho 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, desta diretiva, nos navios de passageiros que transportem 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 de 1994 e 2000 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 30 m de comprimento, respetivamente. Desde que preencham os requisitos do ponto 8.10.1.6 em ambos os códigos, incluindo o novo elemento relativo à capacidade para resgatar qualquer pessoa caída à água com o corpo em posição horizontal ou quase horizontal, as embarcações de alta velocidade com menos de 30 m de comprimento, no caso do Código HSC 2000, e 20 m de comprimento, no caso do Código HSC 1994, podem ser

---

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).

<sup>4</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).

isentas da obrigação de transportar embarcações de socorro. A Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho 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 os 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 e 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>5</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 os 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>6</sup>.
11. As alterações ao apêndice V do anexo VI da Convenção MARPOL visam introduzir esclarecimentos adicionais, de modo a permitir, no caso de navios que satisfaçam os requisitos de 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)), 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 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. No que diz respeito à limitação das emissões de SO<sub>x</sub>, os requisitos do anexo VI da Convenção MARPOL são aplicados no âmbito do direito da UE através da Diretiva 2016/802/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>7</sup>. O artigo 6.º, n.º 9, alíneas b) e c), e o artigo 13.º, n.º 2, alínea a), desta diretiva referem a guia de entrega do combustível como principal mecanismo para garantir a conformidade com a diretiva. Os meios de conformidade equivalentes são considerados métodos de redução de emissões alternativos, na aceção dada pelo artigo 2.º, alínea o), da Diretiva 2016/802/UE, 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 da diretiva.

---

<sup>5</sup> Regulamento de Execução (UE) 2017/306 da Comissão, de 6 de fevereiro de 2017, que indica as prescrições de conceção, construção e desempenho e as normas de ensaio para os equipamentos marítimos (JO L 48 de 24.2.2017, p. 1).

<sup>6</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 256 de 28.8.2017, p. 146).

<sup>7</sup> Diretiva 2016/802/UE 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 em causa. É necessário, por conseguinte, que o Conselho autorize os Estados-Membros a exprimirem a posição da União e a expressarem o seu consentimento em ficar vinculados pelas alterações em causa,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

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

- a) 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) À regra II-2/9.4.1.3 da Convenção SOLAS, como definidas no anexo 13 do documento MSC 97/22 da OMI;
- c) Aos Códigos HSC de 1994 e 2000, como definidas nos anexos 15 e 16 do documento MSC 97/22/Add.1 da OMI;
- d) 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. A posição da União exposta nos artigos 1.º e 2.º deve ser expressa pelos Estados-Membros que são membros da OMI, agindo conjuntamente no interesse da União.
2. Podem ser acordadas alterações menores e de carácter formal à posição apresentada nos artigos 1.º e 2.º, desde que não seja necessário modificá-la.

*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

*Artigo 5.º*

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho  
O Presidente*