

Bruxelas, 18.3.2021
COM(2021) 127 final

2021/0066 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, durante a 103.^a sessão do Comité de Segurança Marítima e a 76.^a sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho, sobre a adoção de alterações à Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos, ao Código Internacional sobre o programa reforçado de inspeções durante as vistorias a navios graneleiros e petroleiros, ao Código Internacional dos Sistemas de Segurança contra Incêndios e à Convenção Internacional sobre o Controlo de Sistemas Antivegetativos Nocivos em Navios

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito à decisão que estabelece a posição a adotar, em nome da União, na 103.^a sessão do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (MSC 103), que se realizará em formato virtual de 5 a 14 de maio de 2021, e na 76.^a sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional (MEPC 76), que decorrerá igualmente em formato virtual de 7 a 17 de junho de 2021. Durante o MSC 103, prevê-se a adoção de alterações:

- À Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (Convenção STCW),
- Ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros (Código ESP),
- Ao Código internacional dos sistemas de proteção contra incêndios (Código FSS).

Durante o MEPC 76, prevê-se a adoção de alterações à:

- Convenção Internacional relativa ao Controlo dos Sistemas Antivegetativos Nocivos nos Navios (Convenção AFS)

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 OMI está aberta a todos os Estados, sendo todos os Estados-Membros da UE membros da OMI. As relações da UE com a OMI baseiam-se, nomeadamente, no Acordo de Cooperação e de Colaboração celebrado entre a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (OMCI) e a Comissão das Comunidades Europeias em 1974.

O Comité de Segurança Marítima da OMI é constituído por todos os membros da OMI e reúne, 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 para a Proteção do Meio Marinho da OMI é igualmente 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.

Tanto o Comité de Segurança Marítima como o Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI preveem mecanismos para executar quaisquer incumbências que lhes sejam cometidas por força da convenção da OMI, da Assembleia da OMI ou do Conselho da OMI, ou quaisquer obrigações que sobre eles possam recair dentro do referido âmbito ou ao abrigo de qualquer outro instrumento internacional reconhecido pela OMI. As decisões do Comité de Segurança Marítima, do Comité para a Proteção do Meio Marinho e dos seus órgãos subsidiários são adotadas por maioria dos seus membros.

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

De 5 a 14 de maio de 2021, o MSC 103 deve adotar alterações à Convenção e ao Código STCW, ao Código ESP, ao Código FSS, ao capítulo III da Convenção SOLAS e ao Código LSA.

O objetivo das alterações previstas à regra 1/1 da Convenção STCW é incluir uma definição de «alta tensão» e o objetivo das alterações previstas à secção A-1/1 do Código STCW é alterar a definição de «nível operacional» de molde a incluir a capacidade de «oficial eletrotécnico».

O objetivo das alterações previstas ao anexo 2, parte A, do anexo B do Código ESP de 2011 é limitar a medição da espessura dos petroleiros de casco duplo aquando da primeira vistoria de renovação apenas a zonas suspeitas.

O objetivo das alterações previstas ao capítulo 9 do Código dos sistemas de segurança contra incêndios (FSS) consiste em clarificar a aceitabilidade de um isolamento de avarias identificável numa secção menos complexa e onerosa para sistemas de deteção de incêndios identificáveis individualmente instalados nos navios de carga e nas varandas de camarotes dos navios de passageiros.

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

De 10 a 17 de junho de 2021, o MEPC 76 deverá adotar alterações à Convenção AFS. O objetivo das alterações previstas é incluir a cibutrina na lista de substâncias antivegetativas proibidas, na sequência de uma iniciativa da UE.

3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO

3.1. Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos

Durante a 6.^a sessão do Subcomité para Elementos Humanos, Formação e Serviço de Quartos (HTW 6), que teve lugar em Londres de 29 de abril a 3 de maio de 2019, o subcomité aceitou um pedido do ITF propondo clarificar o nível operacional das funções de «oficial eletrotécnico» na definição de «nível operacional» da secção A-I/1 do Código STCW (Definições e clarificações) e a inclusão de uma nova definição do termo «alta tensão» nesta secção.

Posteriormente, o Subcomité chegou a acordo sobre o projeto de definição de «alta tensão» a incluir na regra I/1 da STCW, tal como consta do anexo 7 da HTW 6/13, para apresentação no MSC 102 para aprovação, tendo em vista a sua adoção. O Subcomité aprovou igualmente o projeto de alteração da secção A-I/1 do Código STCW relativa à inclusão da capacidade de «oficial eletrotécnico» na definição de «nível operacional», enquanto alteração consequente à introdução desta capacidade como parte das alterações de Manila de 2010, tal como estabelecido no anexo 8 do documento HTW 6/13, para apresentação no MSC 102 para aprovação, com vista à sua adoção.

O MSC 102 aprovou as alterações e os pontos 13.9 e 13.10 do relatório do MSC 102 (MSC 102/24) indicam que a adoção das alterações está prevista no âmbito do MSC 103.

A União deve apoiar estas alterações, uma vez que clarificam o nível operacional das funções de «oficial eletrotécnico» e introduzem uma definição comum do termo «alta tensão».

3.2. Alterações ao Código Internacional para o programa reforçado de inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros (Código ESP)

Na sua 7.^a sessão, o Subcomité para a Conceção e Construção de Navios analisou uma proposta da IACS, apoiada por um estudo, no sentido de alterar o anexo 2 da parte A do anexo B do Código ESP de 2011, com a redação que lhe foi dada pela Resolução MSC.461 (101), segundo a qual seria suficiente considerar apenas áreas suspeitas para medição da espessura na primeira vistoria de renovação de petroleiros de casco duplo. Após um breve debate, o Subcomité acordou em elaborar projetos de alterações ao Código ESP de 2011, tal como estabelecido no anexo 7, para apresentação no MSC 102 com vista à sua aprovação e subsequente adoção.

O MSC 102 aprovou as alterações e o ponto 17.24 do relatório do MSC (MSC 102/24) indica que as alterações deverão ser adotadas no âmbito do MSC 103. Esta questão já estava incluída no documento oficioso da UE para o MSC 102.

A União deve apoiar estas alterações, uma vez que permitem que o SIGC se centre em áreas suspeitas de medição da espessura dos petroleiros de casco duplo.

3.3. Alterações ao Código Internacional dos Sistemas de Segurança contra Incêndios (Código FSS).

O MSC 98 incluiu uma nova versão sobre «Alterações ao capítulo 9 do Código FSS relativas aos requisitos de isolamento de avarias para os navios de carga e as varandas de camarotes dos navios de passageiros equipados com sistemas detetores de incêndio identificáveis individualmente» na agenda bienal de 2018-2019 do Subcomité e na ordem de trabalhos provisória do SSE 6, tendo o ano de 2020 sido definido como a meta de conclusão (MSC 98/23, ponto 20.34).

Na sua 7.^a sessão, o Subcomité dos Sistemas e Equipamentos de Navios (SSE) deu o seu acordo ao projeto de alterações ao capítulo 9 do Código Internacional dos Sistemas de Segurança contra Incêndios (Código FSS) e ao projeto de resolução do MSC correlato, tal como consta do anexo 3 do seu relatório SSE 7/21, tendo em vista a sua aprovação no MSC 102.

O MSC 102 aprovou o projeto de alterações ao capítulo 9 do Código FSS e o ponto 19.8 do relatório do MSC (MSC 102/24) indica que as alterações deverão ser adotadas no MSC 103.

A União deverá apoiar estas alterações na medida em que integram sistemas que combinam o reforço da segurança de detetores de incêndio identificáveis individualmente, necessários para os navios de passageiros, com o isolamento de avarias menos complexo e menos oneroso, e em que são aceitáveis apenas para os navios de carga e as varandas de camarote dos navios de passageiros.

3.4. Alterações à Convenção sobre Sistemas Antivegetativos

O MEPC 71 aceitou o pedido da UE no sentido de propor uma nova versão para alterar o anexo 1 da Convenção Internacional relativa ao Controlo dos Sistemas Antivegetativos Nocivos nos Navios (AFS), de 2001, a fim de incluir o controlo da cibutrina e de a submeter na 5.^a sessão do Subcomité para a Prevenção e Controlo da Poluição (PPR 5), para apreciação.

O MEPC 73 observou que o PPR 5, tendo acordado, em primeiro lugar, que a proposta inicial de alteração do anexo 1 da Convenção AFS para incluir os controlos da cibutrina, tal como apresentada em nome da União no documento PPR 5/19, juntamente com as informações contidas no documento PPR 5/INF.9, cumpria os requisitos do anexo 2 da Convenção AFS, tinha acordado que se justificava uma análise mais aprofundada da cibutrina.

Na sequência dos debates no PPR 7, o Subcomité acordou (1) o projeto de alteração do anexo 1 (Controlos dos sistemas antivegetativos) da Convenção AFS, a fim de incluir controlos da cibutrina, tal como consta do anexo 1 do anexo 6, para apreciação pelo MEPC 75, com vista a definir as datas efetivas atualmente entre parênteses retos e a sua subsequente aprovação; e (2) o projeto de alterações ao anexo 4 (vistorias e requisitos de certificação dos sistemas antivegetativos) da Convenção AFS, incluindo o projeto de alteração do modelo de certificado internacional de sistema antivegetativo, para apreciação pelo MEPC 75, tendo em vista a sua aprovação.

O MEPC 75 finalizou o texto das alterações à Convenção AFS e o ponto 10.17 do relatório do MEPC (MEPC 75/18) indica que as alterações deverão ser adotadas no MEPC 76. A posição de apoiar estas alterações foi incluída no documento oficioso da UE para o MEPC 75.

A União instou a uma proibição global desta substância antivegetativa, cuja comercialização foi agora proibida na UE. A União deve, por conseguinte, apoiar estas alterações, uma vez que introduzirão uma proibição global desta substância, alcançando assim o objetivo da UE.

3.5. Legislação pertinente e competências da UE nesta matéria

3.5.1. Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos

A Diretiva 2008/106/CE¹ exige que os Estados-Membros assegurem que os marítimos recebem formação, no mínimo, em conformidade com os requisitos da Convenção STCW e aplicam a parte A obrigatória do Código STCW. Os n.ºs 6 e 7 do artigo 1.º da diretiva, que definem as responsabilidades pelas questões elétricas de determinados oficiais de navios, e a regra III/5 do capítulo I do anexo I, relativa à função específica da engenharia elétrica, eletrónica e de comando, para a qual são atribuídas as aptidões especificadas nas normas de competência, são particularmente relevantes no caso em apreço. As alterações a adotar no MSC 103, que introduzem alterações à Parte A do Código STCW, afetarão os requisitos da diretiva.

3.5.2. Alterações ao Código Internacional para o programa reforçado de inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros

Os artigos 5.º e 6.º do Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho² tornam obrigatória a aplicação do programa de avaliação do estado dos navios (CAS) da OMI aos navios petroleiros de casco simples com mais de 15 anos. O programa reforçado de inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, ou Programa Reforçado de Vistorias (ESP), indica como efetuar esta avaliação reforçada. Uma vez que o CAS utiliza o ESP como instrumento para atingir o seu objetivo, quaisquer alterações às inspeções ESP, tais como as atuais alterações para centrar as vistorias apenas em áreas suspeitas de medição da espessura na primeira vistoria de renovação de petroleiros de casco duplo, serão automaticamente aplicáveis com o Regulamento (UE) n.º 530/2012.

3.5.3. Alterações ao Código Internacional dos Sistemas de Segurança contra Incêndios (Código FSS)

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 passageiros³ aplica a SOLAS, conforme alterada, aos navios de passageiros da classe A. A Convenção SOLAS torna o Código FSS vinculativo para os navios de passageiros.

Por conseguinte, as alterações ao Código FSS a adotar no MSC 103 afetariam os requisitos aplicáveis através da Diretiva 2009/45/CE.

3.5.4. Alterações à Convenção sobre Sistemas Antivegetativos

O Regulamento (UE) n.º 528/2012⁴ relativo aos produtos biocidas da UE regula a disponibilização no mercado e a utilização, nomeadamente, de produtos antivegetativos. Na sequência dos resultados de vários estudos científicos e da revisão pelos pares realizada a nível da UE, a Comissão adotou a Decisão de Execução (UE) 2016/107, de 27 de janeiro de 2016⁵, que proíbe efetivamente a disponibilização no mercado, bem como a utilização de

¹ JO L 323 de 3.12.2008, p. 33.

² JO 172 de 30.6.2012, p. 3.

³ JO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

⁴ JO L 167 de 27.6.2012, p. 1.

⁵ JO L 21 de 28.1.2016, p. 81.

tintas antivegetativas que contenham cibufrina em todos os Estados-Membros da UE e nos Estados do EEE. Por conseguinte, as alterações à Convenção sobre Sistemas Antivegetativos afetarão o Regulamento (UE) n.º 528/2012.

3.5.5. *Competência da UE*

As alterações à Parte A do Código STCW afetarão a legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2008/106/CE.

As alterações ao Código ESP afetarão a legislação da UE através da aplicação do Regulamento (UE) n.º 530/2012.

As alterações ao Código Internacional dos Sistemas de Segurança contra Incêndios (Código FSS) afetarão a legislação da UE através da aplicação do artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), da Diretiva 2009/45/CE.

As alterações à Convenção Internacional sobre o Controlo dos Sistemas Antivegetativos Nocivos nos Navios afetarão a legislação da UE através da aplicação do Regulamento (UE) n.º 528/2012.

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 decisões que definem «*as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo.*»

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE é aplicável independentemente de a União ser ou não membro da instância ou parte no acordo⁶.

A noção de «*atos que produzem efeitos jurídicos*» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de direito internacional que regulam o organismo 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*»⁷.

4.1.2. *Aplicação ao caso em apreço*

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

Os atos que estes dois comités da OMI são chamados a adotar constituem atos que produzem efeitos jurídicos. Os atos previstos podem influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE, designadamente:

⁶ Processo C-399/12 - Alemanha/Conselho (OIV), ECLI: EU: C: 2014: 2258, n.º 64.

⁷ Processo C-399/12 - Alemanha/Conselho (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61-64.

- Diretiva (UE) 2008/106 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos; Tal deve-se ao facto de a diretiva aplicar a parte A do Código STCW.
- 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. Este Regulamento torna obrigatória a aplicação do Programa de Avaliação do Estado dos Navios (CAS) da OMI aos navios petroleiros de casco simples com mais de 15 anos. O programa reforçado de inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, ou 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, quaisquer alterações das inspeções ESP serão automaticamente aplicáveis ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 530/2012.
- 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. O Código FSS é tornado obrigatório através da Convenção SOLAS.
- Regulamento (UE) 528/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de maio de 2012, relativo à disponibilização no mercado e à utilização de produtos biocidas. Tal deve-se ao facto de o regulamento proibir a disponibilização no mercado, bem como a utilização de tintas antivegetativas que contenham cibutrina em todos os Estados-Membros da UE e nos Estados do EEE.

Por conseguinte, as alterações

- à Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos,
- ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros,
- ao Código internacional dos sistemas de proteção contra incêndios (Código FSS),
- à Convenção Internacional relativa ao controlo dos sistemas antivegetativos nocivos nos navios,

iria afetar o direito da UE através da aplicação da Diretiva 2008/106/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos; Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2012, relativo à introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples; 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; e Regulamento (UE) 528/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de maio de 2012, relativo à disponibilização no mercado e à utilização de produtos biocidas, respetivamente.

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

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

4.2. Base jurídica material

4.2.1. Princípios

A base jurídica material para a adoção de uma decisão ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo dos atos previstos em relação aos quais é tomada uma posição em nome da União. Se o ato previsto prosseguir duas finalidades ou tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como sendo principal e a outra 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 em apreço

O objetivo e o conteúdo principais do ato previsto estão relacionados com o transporte marítimo. Por conseguinte, a base jurídica material da decisão proposta é o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE.

4.3. Conclusão

A base jurídica da decisão proposta deve ser o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, durante a 103.^a sessão do Comité de Segurança Marítima e a 76.^a sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho, sobre a adoção de alterações à Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos, ao Código Internacional sobre o programa reforçado de inspeções durante as vistorias a navios graneleiros e petroleiros, ao Código Internacional dos Sistemas de Segurança contra Incêndios e à Convenção Internacional sobre o Controlo de Sistemas Antivegetativos Nocivos em Navios

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) A Convenção da Organização Marítima Internacional («OMI») entrou em vigor em 17 de março de 1958.
- (2) A OMI é uma agência especializada das Nações Unidas responsável pela proteção e segurança da navegação e pela prevenção da poluição marinha e atmosférica por navios. Todos os Estados-Membros da UE são membros da OMI. A União não é membro da OMI.
- (3) Nos termos do artigo 28.º, alínea b), da Convenção sobre a OMI, o Comité de Segurança Marítima pode adotar alterações à Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos («Convenção STCW»)¹ e à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar («Convenção SOLAS »)².
- (4) Nos termos do artigo 38.º, alínea a), da Convenção sobre a OMI, o Comité para a Proteção do Meio Marinho pode adotar alterações à Convenção Internacional sobre o Controlo dos Sistemas Anti-incrustantes Nocivos nos Navios («Convenção AFS»)³.
- (5) O Comité de Segurança Marítima, durante a sua 103.^a sessão, que decorrerá de 5 a 14 de maio de 2021, deverá adotar alterações à Convenção STCW, ao Código Internacional para o programa reforçado de inspeções durante as vistorias a graneleiros e petroleiros (Código ESP) e ao Código Internacional dos Sistemas de Segurança contra Incêndios (Código FSS).

¹ A Convenção SOLAS entrou em vigor em 28 de abril de 1984.

² A Convenção SOLAS entrou em vigor em 25 de maio de 1980.

³ A Convenção SOLAS entrou em vigor em 17 de setembro de 2008.

- (6) O Comité para a Proteção do Meio Marinho, na sua 76.^a sessão, que deverá decorrer de 10 a 17 de junho de 2021 deve adotar alterações à Convenção AFS.
- (7) É conveniente definir a posição a adotar em nome da União durante a 103.^a sessão do Comité de Segurança Marítima, uma vez que as alterações à STCW, ao Código ESP e ao Código FSS serão suscetíveis de influenciar de forma determinante o conteúdo do direito da União, nomeadamente a Diretiva 2008/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴, o Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵ e a Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁶, respetivamente.
- (8) As alterações à parte A do Código STCW da Convenção STCW clarificarão o nível operacional das funções de «oficial eletrotécnico» e introduziriam uma definição comum do termo «alta tensão». A União deve, por conseguinte, apoiar essas alterações, uma vez que clarificam as funções das pessoas que trabalham a bordo, proporcionando assim uma maior clareza das diferentes responsabilidades e tarefas.
- (9) As alterações ao anexo 2, parte A, do anexo B do Código ESP permitiriam que os inspetores se concentrassem em áreas suspeitas de medição da espessura dos petroleiros de casco duplo. A União deve, por conseguinte, apoiar essas alterações, uma vez que aumentarão a segurança no mar e reduzirão o risco de derrames em caso de acidente.
- (10) As alterações ao capítulo 9 do Código FSS devem incluir sistemas que combinem o reforço da segurança dos detetores de incêndio individualmente identificáveis, necessários para os navios de passageiros, com o isolamento de avarias menos complexo e menos oneroso, e que são aceitáveis apenas para os navios de carga e as varandas de camarote dos navios de passageiros. A União deve, por conseguinte, apoiar essas alterações, uma vez que conduzirão a uma melhor proteção das pessoas a bordo em caso de incêndio.
- (11) É conveniente estabelecer a posição a adotar em nome da União durante a 76.^a sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho, uma vez que as alterações aos anexos 1 e 4 da Convenção AFS são suscetíveis de influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da União, o Regulamento (UE) n.º 528/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de maio de 2012, relativo à disponibilização no mercado e à utilização de produtos biocidas.
- (12) As alterações aos anexos 1 e 4 da Convenção AFS assegurariam uma proibição global da substância antivegetativa cibutrina, cuja comercialização já se encontra proibida na União.
- (13) 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,

⁴ Diretiva 2008/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos (JO L 323 de 3.12.2008, p. 33).

⁵ 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).

⁶ 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).

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

As posições a adotar em nome da União na 103.ª sessão do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (OMI) são as seguintes:

- (a) a adoção de alterações à Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, estabelecidas nos anexos 7 e 8 do documento MSC 102/24 da OMI;
- (b) a adoção de alterações ao Código Internacional para o programa reforçado de inspeções nas vistorias a graneleiros e petroleiros, estabelecidas no anexo 15 do documento MSC 102/24 da OMI; e ainda
- (c) a adoção de alterações ao Código internacional dos sistemas de proteção contra incêndios estabelecido no anexo 20 do documento MSC 102/24 da OMI.

Artigo 2.º

A posição a tomar, em nome da União, na 76.ª sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI consiste em concordar com a adoção das alterações à Convenção Internacional relativa ao Controlo dos Sistemas Antivegetativos Nocivos nos Navios, tal como consta do anexo 7 ao documento MEPC 75/18 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 de Segurança Marítima 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 para a Proteção do Meio Marinho da OMI, agindo conjuntamente.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*