Jornal Oficial
da União Europeia

PT
Série L

2026/1029

6.5.2026

DECISÃO (UE) 2026/1029 DO CONSELHO

de 27 de abril de 2026

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, no âmbito do Comité de Proteção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional, na sua 84.ª sessão, no que respeita à adoção de alterações à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), e no âmbito do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional, na sua 111.ª sessão, no que respeita à adoção de alterações à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, ao Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 1994 (Código HSC de 1994), ao Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 2000 (Código HSC de 2000), ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, de 2011 (Código ESP de 2011), ao Código Internacional dos Meios de Salvação (Código LSA), e ao Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966 (Protocolo das Linhas de Carga de 1988)

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 o reforço da segurança marítima e a proteção do meio marinho e da saúde humana.

(2) Na sua 84.ª sessão, de 27 de abril a 1 de maio de 2026 (MEPC 84), o Comité de Proteção do Meio Marinho (MEPC) da Organização Marítima Internacional (OMI) deverá adotar alterações ao anexo VI da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL) relativas à designação do Atlântico Nordeste como nova zona de controlo das emissões (regras 13 e 14 e apêndice VII), à acessibilidade da base de dados da OMI sobre o consumo de combustível dos navios (sistema de recolha de dados da OMI), e à cláusula de revisão da medida de redução das emissões de gases com efeito de estufa a curto prazo (regras 20, 25, 27 e 28).

(3) Na sua 111.ª sessão (MSC 111), que terá lugar de 13 a 22 de maio de 2026, o Comité de Segurança Marítima (MSC) da Organização Marítima Internacional (OMI) deverá adotar alterações aos capítulos IV e V e ao apêndice (Certificados) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), de 1974, ao Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 1994 (Código HSC de 1994), ao Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 2000 (Código HSC de 2000), ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, de 2011 (Código ESP de 2011), ao Código Internacional dos Meios de Salvação (Código LSA), e ao anexo B do Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966 (Protocolo das Linhas de Carga de 1988).

(4) É conveniente definir a posição a tomar em nome da União na MEPC 84, uma vez que as alterações previstas à Convenção MARPOL são suscetíveis de afetar de forma decisiva o conteúdo do direito da União, nomeadamente a Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), o Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]), a Diretiva (UE) 2023/959 do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]), e o Regulamento (UE) 2023/1805 do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/802/oj).

([2]) Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação das emissões de gases com efeito de estufa provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE (JO L 123 de 19.5.2015, p. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/757/oj).

([3]) Diretiva (UE) 2023/959 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de maio de 2023, que altera a Diretiva 2003/87/CE, relativa à criação de um sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa na União, e a Decisão (UE) 2015/1814, relativa à criação e ao funcionamento de uma reserva de estabilização do mercado para o sistema de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa da União (JO L 130 de 16.5.2023, p. 134.ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([4]) Regulamento (UE) 2023/1805 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE (JO L 234 de 22.9.2023, p. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(5) A União deverá apoiar as alterações às regras 13 e 14 do anexo VI da MARPOL e ao apêndice VII do anexo VI da MARPOL, uma vez que contribuirão para prevenir, reduzir e controlar as emissões de poluentes atmosféricos dos navios, o que deverá resultar em benefícios para a saúde, o ambiente e a economia.

(6) A União deverá igualmente apoiar as alterações à regra 27 do anexo VI da Convenção MARPOL, uma vez que melhorarão ainda mais a acessibilidade do sistema de recolha de dados da OMI.

(7) A União deverá apoiar as alterações às regras 20, 25, 27 e 28 do anexo VI da Convenção MARPOL, uma vez que essas alterações são consequência da adoção da Estratégia da OMI para a Redução das Emissões de Gases com Efeito de Estufa dos Navios de 2023 e da finalização da revisão das medidas a curto prazo pela OMI e permitem uma revisão mais aprofundada dessas regras.

(8) É conveniente definir a posição a tomar em nome da União na MSC 111, uma vez que as alterações previstas à Convenção SOLAS, ao Código HSC de 1994, ao Código HSC de 2000, ao Código ESP de 2011, ao Código LSA e ao Protocolo das Linhas de Carga de 1988 são suscetíveis de afetar de forma decisiva o conteúdo do direito da União, a saber, a Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([5]), a Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([6]), o Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho ([7]), e a Diretiva 2014/90/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([8]).

(9) A União deverá apoiar as alterações aos capítulos IV e V e ao apêndice (Certificados) da Convenção SOLAS, ao Código HSC de 1994 e ao Código HSC de 2000, uma vez que é mais eficiente utilizar canais dedicados para as mensagens específicas de aplicação (ASM) do sistema de Intercâmbio de Dados VHF (VDES) e o VDES tem capacidade adicional para o intercâmbio de mais dados digitais e, deste modo, poderia ter em conta o futuro crescimento da procura de dados digitais nas radiocomunicações marítimas. Além disso, o intercâmbio de dados digitais traz inúmeros benefícios, não só para a segurança e o conhecimento da situação, mas também para a proteção, a eficiência da navegação, a salvaguarda do ambiente marinho e a redução dos encargos para os marítimos. O VDES proporciona um reforço significativo dos benefícios proporcionados pelo sistema de identificação automática (AIS) e é considerado um facilitador da navegação eletrónica. A capacidade de intercâmbio de mensagens específicas de aplicação e de outras informações entre os navios e as autoridades em terra é significativamente melhorada através da implantação do VDES. Por conseguinte, a União deverá apoiar igualmente estas alterações, uma vez que, ao introduzir novos serviços móveis por satélite reconhecidos, as regras da OMI precisam de indicar claramente o requisito de divulgação de informações de segurança marítima e de informações relacionadas com busca e salvamento através de todos os serviços móveis por satélite reconhecidos operacionais.

(10) A União deverá apoiar as alterações ao Código ESP de 2011, uma vez que as técnicas de inspeção à distância oferecem maior eficiência, maior flexibilidade e maior fiabilidade nas atividades quotidianas de vistoria e inspeção, sem prejudicar os resultados dessas atividades.

(11) A União deverá apoiar as alterações ao Código LSA, uma vez que facilitarão a salvaguarda da vida humana no mar ao aumentarem a confiança na operação eficaz e eficiente das baleeiras arriadas por queda livre em caso de abandono do navio.

(12) A União deverá apoiar as alterações ao Protocolo das Linhas de Carga, de 1988, uma vez que a instalação de guarda-corpos com três fiadas na estrutura do convés pode reforçar eficazmente a proteção da tripulação, reduzir o risco de queda ao mar e o risco de ferimentos, e melhorar a segurança dos navios com um custo económico mínimo.

([5]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2009/45/oj).

([6]) Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de junho de 2002, relativa à instituição de um sistema comunitário de acompanhamento e de informação do tráfego de navios e que revoga a Diretiva 93/75/CEE do Conselho (JO L 208 de 5.8.2002, p. 10, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/59/oj).

([7]) Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2012, relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples (JO L 172 de 30.6.2012, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/530/oj).

([8]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj).

(13) A União não é membro da OMI nem parte contratante na Convenção MARPOL, na Convenção SOLAS, no Código HSC de 1994, no Código HSC de 2000, no Código ESP de 2011, no Código LSA ou no Protocolo das Linhas de Carga de 1988. Por conseguinte, o Conselho deverá autorizar os Estados-Membros a expressarem a posição da União na MEPC 84 e na MSC 111.

(14) O âmbito de aplicação da presente decisão deverá limitar-se ao conteúdo das alterações propostas, na medida em que estas possam afetar disposições comuns da União e sejam da competência exclusiva da União. A presente decisão não deverá afetar a repartição de competências entre a União e os Estados-Membros,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a tomar, em nome da União, no âmbito do Comité de Proteção do Meio Marinho (CPMM) da Organização Marítima Internacional (OMI), na sua 84.ª sessão, é a de concordar com a adoção das seguintes alterações:

a) As alterações às regras 13 e 14 do anexo VI da MARPOL e ao apêndice VII do anexo VI da MARPOL relativas à designação do Atlântico Nordeste como uma nova zona de controlo das emissões; e

b) As alterações às regras 20, 25, 27 e 28 do anexo VI da MARPOL relativas à acessibilidade da base de dados da OMI sobre o consumo de combustível dos navios (sistema de recolha de dados da OMI) e à cláusula de revisão da medida de redução das emissões de gases com efeito de estufa a curto prazo,

conforme consta do anexo do documento MEPC 84/3 da OMI.

Artigo 2.º

A posição a tomar, em nome da União, no âmbito do Comité de Segurança Marítima (MSC) da OMI, na sua 111.ª sessão, é a de concordar com a adoção das seguintes alterações:

a) As alterações aos capítulos IV e V e ao apêndice (Certificados) da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) de 1974;

b) As alterações ao Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 1994 (Código HSC de 1994);

c) As alterações ao Código Internacional de Segurança para Embarcações de Alta Velocidade, de 2000 (Código HSC de 2000);

d) As alterações ao Código Internacional para o Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, de 2011 (Código ESP de 2011);

e) As alterações ao Código Internacional dos Meios de Salvação (Código LSA); e

f) As alterações ao Anexo B do Protocolo de 1988 relativo à Convenção Internacional das Linhas de Carga, de 1966 (Protocolo das Linhas de Carga, de 1988),

conforme consta do anexo dos documentos MSC 111/3 e MSC 111/3/1 da OMI.

Artigo 3.º

A posição a tomar em nome da União, tal como estabelecida no artigo 1.º, e a posição a tomar em nome da União, tal como estabelecida no artigo 2.º, abrange, cada uma delas, as alterações propostas na medida em que as mesmas sejam da competência exclusiva da União e na medida em que possam afetar as regras comuns da União. Cada posição deverá ser expressa pelos Estados-Membros, todos eles membros da OMI, agindo conjuntamente no interesse da União.

Podem ser acordadas alterações menores à posição estabelecida no artigo 1.º e à posição estabelecida no artigo 2.º, sem que seja necessária uma nova decisão do Conselho.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros ficam autorizados a dar o seu consentimento em ficar vinculados, no interesse da União, pelas alterações propostas, na medida em que essas alterações sejam da competência exclusiva da União.

Artigo 5.º

A presente decisão entra em vigor na data da sua adoção.

Feito no Luxemburgo, em 27 de abril de 2026.

Pelo Conselho

A Presidente

M. PANAYIOTOU