COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 14.10.2024
COM(2024) 453 final

2024/0250 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, durante a 109.ª sessão do Comité de Segurança Marítima, sobre a adoção de alterações ao Código Internacional de Segurança para navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF)

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito a uma decisão que estabelece a posição a adotar, em nome da União, na 109.ª sessão do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (CSM 109), que irá decorrer de 2 a 6 de dezembro de 2024.

Durante o ASM 109, prevê-se a adoção de alterações ao Código Internacional de Segurança para 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, abordando também 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. A União não é parte nessa Convenção.

Todos os Estados-Membros são partes na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar («SOLAS»), de 1974, que entrou em vigor em 25 de maio de 1980. A União não é Parte na SOLAS. O Código Internacional de Segurança para navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF) é obrigatório ao abrigo da SOLAS.

2.2. A Organização Marítima Internacional

A Organização Marítima Internacional (OMI) é a 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 apenas aos Estados e todos os Estados-Membros da UE são membros da OMI. Uma vez que as organizações regionais de integração económica não podem ser membros da OMI, a UE não é membro desta organização. No entanto, na sequência da assinatura do Acordo de Cooperação e Colaboração celebrado entre a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (OMCI) e a Comissão das Comunidades Europeias em 1974, a Comissão participa, na qualidade de observador, nos trabalhos da OMI e pode, por conseguinte, transmitir as suas observações a essa organização em seu próprio nome.

O Comité de Segurança Marítima da OMI (CSM) é constituído por todos os membros da OMI e reúne, pelo menos, uma vez por ano. Aprecia todas as matérias do foro de competência da

Organização, relacionadas com a sinalização marítima, a construção e o equipamento de navios, a tripulação do ponto de vista da segurança, as regras para a prevenção de colisões, a movimentação de cargas perigosas, os procedimentos e os requisitos de segurança marítima, informação hidrográfica, diários de bordo e registos de informação, a 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 de Segurança Marítima da OMI

Na sua 109.ª sessão, que irá decorrer de 2 a 6 de dezembro de 2024, o Comité de Segurança Marítima deverá adotar alterações ao Código IGF.

O objetivo das alterações previstas ao Código IGF é reforçar a segurança dos navios, incluindo os de passageiros, que utilizam gás natural e outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (como combustível naval). A adoção destas alterações promoverá a utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos e, em especial, de gases e outros combustíveis de baixo ponto de inflamação, como o metano, o hidrogénio e o amoníaco com teor baixo ou nulo de carbono. Tal está em consonância com os objetivos de descarbonização e despoluição do pacote legislativo Objetivo 55 da UE.

3. POSIÇÃO A ADOTAR, EM NOME DA UNIÃO, NA 109.ª SESSÃO DO COMITÉ DE SEGURANÇA MARÍTIMA

3.1. Alterações ao Código Internacional de Segurança para navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF)

O Subcomité sobre transporte de cargas e contentores (CCC), na sua 9.ª sessão, acordou em criar um grupo de trabalho sobre as alterações ao Código IGF e encarregou-o, tendo em conta as observações feitas e as decisões tomadas em sessão plenária, de preparar um projeto de conjunto de alterações ao Código IGF com base nos documentos apresentados a essa sessão.

Tendo analisado o relatório do grupo de trabalho acima referido, o CCC 9 registou o debate do grupo sobre os projetos de alterações ao Código IGF e que o grupo os tinha finalizado. As alterações incluem uma série de questões, incluindo poços com bombas de aspiração, descarga de válvulas de segurança, salas de manipulação de combustível, proteção estrutural contra incêndios e zonas perigosas.

O CCC 9 concordou com o projeto de alterações ao Código IGF, tal como consta do anexo 3 do CCC 9/14, para apresentação ao CSM 108 para aprovação e subsequente adoção.

A posição da União no CCC 9 consistiu em apoiar o projeto de alterações ao Código IGF proposto no CCC 9/3/3 (Libéria *et al.*) e apoiar a criação de um grupo de trabalho para finalizar as alterações ao Código IGF e ter em conta os documentos CCC 9/3/5 (República da Coreia, Libéria e INTERTANKO) e CCC 9/3/8 (CESA).

O CSM 108 aprovou os projetos de alteração ao Código IGF, tendo em vista a sua adoção no CSM 109. Estas alterações são transmitidas através da circular n.º 4879 da OMI, de 29 de maio de 2024, no anexo 2.

A União deverá apoiar estas alterações, uma vez que irão reforçar a segurança dos navios, incluindo os de passageiros, que utilizam gás natural como combustível. Estas alterações proporcionam um nível equivalente de proteção do sistema de tubagens e de entrada dos reservatórios das condutas de descarga das válvulas de escape durante o funcionamento normal e em caso de emergência. Além disso, a existência de pequenos poços de tanques de combustível para GNL deve ser reconhecida no Código IGF.

4. LEGISLAÇÃO PERTINENTE E COMPETÊNCIAS DA UE NESTA MATÉRIA

4.1.1. Alterações ao 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 que efetuam viagens domésticas aplica a Convenção SOLAS, conforme alterada, aos navios de passageiros da classe A. Uma vez que o Código IGF é um código obrigatório ao abrigo da Convenção SOLAS, é igualmente aplicável aos navios de passageiros ao abrigo dessa diretiva.

Além disso, as secções 1 e 2 do anexo I da Diretiva 2009/45/CE contêm regras que exigem o cumprimento dos requisitos do Código IGF:

- Regra II-1/G/1: aplicável aos navios novos das classes B, C e D [e aos navios existentes da classe B] - «Os navios, independentemente da data de construção, convertidos para utilizar ou que se comprometam a utilizar combustível gasoso ou líquido com um ponto de inflamação inferior ao permitido nos termos da regra II-2/A/10, ponto.1.1, devem satisfazer as prescrições do Código IGF, tal como definido na Convenção SOLAS II-1/2.28.»; e
- Regra II-1/G/57: Requisitos aplicáveis aos navios que utilizam combustíveis de baixo ponto de inflamação - «os navios que utilizam combustível gasoso ou líquido com um ponto de inflamação inferior ao permitido nos termos da regra II- 2/4.2.1.1 devem cumprir os requisitos do Código IGF, tal como definido na Convenção SOLAS II-1/2.28.

Por conseguinte, as alterações ao Código Internacional de Segurança para navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF) são suscetíveis de influenciar decisivamente a aplicação da Diretiva 2009/45/CE.

4.1.2. Competência da UE

O objeto dos atos previstos diz respeito a um domínio em que a União tem competência externa exclusiva por força da última parte do artigo 3.º, n.º 2, do TFUE, uma vez que os atos previstos são suscetíveis de «afetar regras comuns ou de alterar o seu âmbito de aplicação».

5. BASE JURÍDICA

5.1. Base jurídica processual

5.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê a adoção de decisões que definem «as posições a tomar em nome da União numa instância instituída 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 acordo[1].

A noção de «atos que produzem efeitos jurídicos» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas do direito internacional que regem a instância em questão. Inclui ainda os instrumentos que não têm 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]

5.1.2. Aplicação ao processo em apreço

O Comité de Segurança Marítima da OMI é um organismo instituído por um acordo, designadamente a Convenção da Organização Marítima Internacional.

Os atos que este comité da OMI é chamado a adotar constituem atos que produzem efeitos jurídicos. Os atos previstos tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE, designadamente:

– Diretiva 2009/45/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros. Com efeito, o artigo 6.º da referida diretiva prevê que as disposições dos capítulos IV, V e VI da Convenção SOLAS de 1974, conforme alterada, se aplicam aos navios de passageiros novos e existentes das classes A, B, C e D [artigo 6.º, n.º 1, alínea b),] e que os navios de passageiros novos da Classe A devem satisfazer integralmente as prescrições da Convenção SOLAS de 1974, conforme alterada [artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i)]. Uma vez que o Código IGF é um código obrigatório nos termos da Convenção SOLAS, é também aplicável aos navios de passageiros ao abrigo da Diretiva 2009/45/CE, em virtude das referências dinâmicas à Convenção SOLAS. Além disso, as secções 1 e 2 do anexo I da Diretiva 2009/45/CE contêm regras que exigem o cumprimento dos requisitos do Código IGF:

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.

5.2. Base jurídica material

5.2.1. Princípios

A base jurídica material de uma decisão nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é tomada uma posição em nome da União. Se o ato previsto prosseguir uma dupla finalidade ou se tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como principal e a outra como secundária, a decisão a adotar nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, a saber a exigida pela finalidade ou componente principal ou preponderante.

5.2.2. Aplicação ao processo em apreço

O objetivo e o conteúdo principais dos atos previstos 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.

---

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.

5.3. 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.

2024/0250 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, durante a 109.ª sessão do Comité de Segurança Marítima, sobre a adoção de alterações ao Código Internacional de Segurança para navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF)

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 causada pelos 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 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 nos termos de qualquer outro instrumento internacional reconhecido pela OMI.

(4) O Comité de Segurança Marítima da OMI, na sua 109.ª sessão, de 2 a 6 de dezembro de 2024, deverá adotar alterações ao Código Internacional de Segurança para navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF). As alterações incluem uma série de questões, incluindo poços com bombas de aspiração, descarga de válvulas de segurança, salas de manipulação de combustível, proteção estrutural contra incêndios e zonas perigosas.

(5) É conveniente definir a posição a adotar em nome da União durante a 109.ª sessão do Comité de Segurança Marítima da OMI, uma vez que os atos previstos são suscetíveis de influenciar de forma determinante o conteúdo do direito da União, nomeadamente a Diretiva 2009/45/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros[1].

(6) A União deve apoiar as alterações ao Código Internacional de Segurança para os navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF), uma vez que irão reforçar a segurança dos navios que utilizam gás

[1] JO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

natural como combustível, incluindo os de passageiros. Estas alterações proporcionam um nível equivalente de proteção do sistema de tubagens e de entrada dos reservatórios das condutas de descarga das válvulas de escape durante o funcionamento normal e em caso de emergência. Além disso, a existência de pequenos poços de tanques de combustível para GNL deve ser reconhecida no Código IGF. A adoção destas alterações promoverá a utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos e, em especial, de gases e outros combustíveis de baixo ponto de inflamação, como o metano, o hidrogénio e o amoníaco com teor baixo ou nulo de carbono. Tal está em consonância com os objetivos de descarbonização e despoluição do pacote legislativo Objetivo 55 da UE.

(7) A posição da União deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros da OMI, e pela Comissão, atuando em conjunto,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a tomar, em nome da União, na 109.ª sessão do Comité de Segurança Marítima da OMI é a de concordar com a adoção de alterações ao Código Internacional de Segurança para navios que utilizam gases ou outros combustíveis de baixo ponto de inflamação (Código IGF), tal como estabelecido no anexo 2 da Circular n.º 4879 da OMI, de 29 de maio de 2024.

Artigo 2.º

A posição referida no artigo 1.º deve ser expressa pela Comissão e pelos Estados-Membros da União que são membros do Comité de Segurança Marítima da OMI, agindo conjuntamente em nome da União.

Artigo 3.º

Os destinatários da presente decisão são a Comissão e os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente