COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 30.8.2016
COM(2016) 549 final

2016/0263 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar em nome da União Europeia na Organização Marítima Internacional, durante a 70.ª sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho e a 97.ª 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 NFCSQ e ao Código STCW, ao Código dos Sistemas de Segurança Contra Incêndios e ao Código do Programa Reforçado de Vistorias de 2011

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. INTRODUÇÃO

A presente proposta da Comissão diz respeito à definição da posição da União na 70.ª sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho (MEPC 70) da Organização Marítima Internacional (OMI), e na 97.ª sessão do Comité de Segurança Marítima da OMI (MSC 97) relativamente às alterações individualmente definidas nos pontos que se seguem.

1.1 Alterações do capítulo 4 do anexo VI da Convenção MARPOL

Após três anos de debates nas sessões e entre sessões do MEPC, o MEPC 69 aprovou os projetos de alterações do capítulo 4 do anexo VI da Convenção MARPOL relativamente a um sistema de recolha de dados sobre o consumo de combustível. As alterações estabelecem a obrigatoriedade de um sistema global de recolha de dados com os seguintes elementos essenciais:

- Os dados que devem ser recolhidos e comunicados anualmente pelos navios que se enquadram no âmbito da alteração ($\geq$ 5000 GT) incluem: distância percorrida, horas de serviço e (para navios de transporte de mercadorias) a capacidade de carga. As orientações sobre as metodologias de recolha serão publicadas pela OMI.
- Os dados agregados devem ser comunicados à Administração do Estado de pavilhão ou a uma organização reconhecida (RO) autorizada pela Administração do Estado de pavilhão. As orientações sobre o processo de comunicação serão emitidas pela OMI.
- A administração do Estado de pavilhão (ou RO autorizada), após a receção e verificação dos dados comunicados, emitirá uma declaração de conformidade ao navio, que deve ser conservada a bordo e sujeita a controlo pelo Estado do porto.
- No caso de ocorrer uma transferência de propriedade no decurso de um ano civil, as responsabilidades de comunicação são repartidas entre o antigo e o novo proprietário; em caso de mudança de pavilhão, os anteriores e as novas Administrações emitirão declarações de conformidade para os períodos correspondentes às respetivas Administrações.
- A verificação dos dados comunicados pelas Administrações dos Estados de pavilhão deverá ser efetuada de acordo com as orientações harmonizadas a desenvolver pela OMI.
- As Administrações dos Estados de pavilhão (ou RO autorizadas) apresentam os dados comunicados à «Base de dados de Consumo de Combustível dos Navios da OMI», usando formatos eletrónicos normalizados a desenvolver pela OMI.
- Os dados comunicados são anonimizados de acordo com uma metodologia a ser especificada nas Orientações da OMI.
- O acesso a dados anonimizados é concedido às partes do anexo VI da Convenção MARPOL.

- Os procedimentos para confirmação da conformidade dos navios que arvoram pavilhão de partes não contratantes do anexo VI da Convenção MARPOL serão definidos por circular elaborada pela OMI.

Estas alterações são estabelecidas no anexo 7 do documento MEPC 69/21/add.1. O ponto 6.20 do relatório do MEPC 69 (MEPC 69/21) indica que as alterações estão previstas para adoção no MEPC 70.

1.2 Alterações às regras SOLAS II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 e II-1/35

As 95.ª e 96.ª sessões do Comité de Segurança Marítima da OMI (MSC 95 e MSC 96) aprovaram diversos projetos de alterações às regras SOLAS II-1, que foram agrupados:

- regra II-1/1 (aplicação) relativa ao âmbito de aplicação e disposições de alteração à estrutura das datas de aplicação;

- regra II-1/2 (definições) relativa ao alinhamento de determinadas definições com outros instrumentos da OMI;

- regras II-1/5 e 5-1 (estabilidade intacta e informação de estabilidade a fornecer ao comandante) relativas à introdução de disposições específicas para o cálculo da estabilidade intacta, a clarificação da definição de peso e a extensão das informações a colocar à disposição do comandante;

- regra II-1/6 (índice de compartimentação *R* exigido) relativo à capacidade de sobrevivência de navios de passageiros;

- regra II-1/7 (índice de compartimentação *A* atingido) relativo à revisão da formulação do índice de compartimentação atingido, a fim de melhor ter em conta efeitos como a acumulação de água no convés;

- regra II-1/8 (requisitos especiais em matéria de estabilidade dos navios de passageiros), relativa à clarificação das condições de carga para cálculo do índice atingido, em função do número de pessoas a bordo;

- regra II-1/9 (fundos duplos em navios de passageiros e navios de carga que não petroleiros), que introduz requisitos de dimensões de duplo fundo para pequenos navios de passageiros e navios de carga;

- regra II-1/10 (construção de anteparas estanques), relativa à clarificação do âmbito de aplicação em navios de passageiros com convés de anteparas e navios de carga com convés de bordo livre;

- regra II-1/12 (anteparas dos piques e dos espaços de máquinas, túneis de veios, etc.), relativa à clarificação do âmbito de aplicação em navios de passageiros com convés de anteparas e navios de carga com convés de bordo livre;

- regra II-1/13 (aberturas nas anteparas estanques abaixo do convés de anteparas em navios de passageiros) relativa à definição dos espaços de máquinas;

- regra II-1/15 (aberturas no forro exterior abaixo do convés de anteparas dos navios de passageiros e do convés de bordo livre de navios de carga), relativa à clarificação dos espaços a que a presente regra é aplicável e do âmbito de aplicação em navios de passageiros com convés de anteparas e navios de carga com convés de bordo livre;

- regras II-1/16 e 16-1 (construção e ensaios iniciais de encerramento estanque) relativas à limitação do âmbito ao encerramento estanque e do âmbito de aplicação aos navios de passageiros e navios ro-ro;

- regra II-1/20 (carregamento de navios de passageiros) relativa ao alargamento do âmbito de aplicação a todos os navios, introduzindo o conceito de informação sobre estabilidade aprovada;

- regra II-1/21 (manobra e inspeção periódicas das portas estanques, etc., em navios de passageiros), relativa ao alinhamento linguístico de algumas definições.

- regras II-1/22 e II-1/22-1 (informações de limitação de danos, prevenção e controlo da entrada de água) relativas a alterações editoriais e consequentes;

- regra II-1/35-1 (sistema de esgotos) relativa à clarificação dos espaços a que se aplicam determinadas definições de volume em relação ao cálculo dos meios de esgoto e às alterações consequentes.

De especial interesse para a UE, as alterações da Convenção SOLAS, Capítulo II-1, reras 6, 7, 8 e 9, dizem respeito a requisitos de compartimentação e estabilidade em avaria para melhorar a capacidade de sobrevivência dos navios de passageiros em caso de avaria, a serem desenvolvidas pelos projetistas de novos navios e sem exigir a alteração do modelo empresarial subjacente dos operadores. Eventuais modificações de projeto foram objeto de avaliações de custo-benefício, que conduziram a recomendações relativas à melhoria do atual nível de segurança requerido.

Ao aplicar a formulação para o índice de compartimentação *R*, tal como acordado na terceira sessão do Subcomité da OMI que se ocupa do Projeto e Construção de Navios (SDC 3) em relação ao Capítulo II-1/6 da Convenção SOLAS, a capacidade dos navios de passageiros para sobreviverem a um acidente grave como uma colisão ou encalhe melhora significativamente e o risco expresso em potencial perda de vidas é significativamente reduzido.

Foram expressas preocupações no SDC 3 e no MSC 96 por alguns países terceiros membros da OMI de que a fórmula de compromisso para o índice de compartimentação *R* para os navios de pequeno porte (< 400 passageiros) não foi verificado com base numa Avaliação Formal da Segurança. Do ponto de vista desses membros da OMI, a fórmula criou a possibilidade de introduzir requisitos que não podem ser implementados para os navios existentes de forma eficiente em termos de custos. Foi alegado que era necessária avaliação técnica adicional para navios de menores dimensões. Os debates sobre este aspeto poderão regressar no MSC 97 e isso deverá ser tido em conta na formulação da posição da União no MSC 97 sobre este ponto.

Estas alterações são definidas no Anexo 1 da Circular N.º 3644 da OMI de 20 de maio de 2016. O ponto 11.4 do relatório do MSC 96 (MSC 96/25) indica que as alterações deverão ser adotadas no MSC 97.

1.3 Alterações à regra SOLAS II-1/1.2, nova regra II-1/19-1 e alterações às regras III/1.4, III/30 e III/37 da Convenção SOLAS

As alterações à regra II-1/1.2 da Convenção SOLAS, a nova regra II-1/19-1 e as correspondentes alterações às regras III/1.4, III/30 e III/37 da Convenção SOLAS no que diz respeito a exercícios de controlo de danos fazem parte de uma abordagem abrangente destinada a reforçar a capacidade de sobrevivência após alagamento, em

conjugação com o pacote de alterações à regra II-1 da Convenção SOLAS ,mencionado no ponto 1.2 supra, com a intenção de reforçar a segurança dos navios de passageiros novos e existentes.

As alterações à regra SOLAS II-1/1.2, a nova regra II-1/19-1 e as regras III/1.4, III/30 e III/37 integram os requisitos em matéria de exercícios de controlo de danos para os navios de passageiros, incluindo a frequência, a participação dos membros da tripulação com responsabilidades de controlo de danos e os elementos necessários para cada exercício, bem como a ativação do apoio em terra.

As alterações às regras SOLAS II-1/1.2 e as novas regras SOLAS II-1/19-1 são estabelecidas no anexo 16 do documento MSC 96/25/add.1. O ponto 11.17 do relatório do MSC 96 (MSC 96/25) indica que a adoção destas alterações está prevista no âmbito do MSC 97.

As alterações das regras SOLAS III/1.4, III/30 e III/37 são estabelecidas no anexo 1 da Circular n.º 3644 da OMI, de 20 de maio de 2016. O ponto 11.19 do relatório do MSC 96 (MSC 96/25) indica que as alterações serão adotadas no âmbito do MSC 97.

1.4 Alterações às regras SOLAS II-2/1 e II-2/10

Com as alterações às regras SOLAS II-2/1 e II-2/10, os extintores de espuma com pelo menos 135 l de capacidade deixarão de ser exigidos em salas de caldeiras protegidas por sistemas fixos de extinção de incêndios com base em água de aplicação local. As alterações serão aplicáveis tanto a navios novos, como aos já existentes.

As alterações às regras SOLAS II-2/1 e II-2/10 são estabelecidas no anexo 1 da Circular n.º 3644 da OMI, de 20 de maio de 2016. O ponto 8.2 do relatório do MSC 96 (MSC 96/25) indica que a adoção destas alterações está prevista no âmbito do MSC 97.

1.5 Alterações às regras SOLAS II-1/3-12

O Código relativo aos níveis de ruído a bordo de navios foi adotado em 2012 (Resolução MSC.337(91)) em conjunto com as alterações da Convenção SOLAS, tornando o Código obrigatório ao abrigo da regra II-1/3-12, com entrada em vigor em 1 de julho de 2014. No entanto, a análise subsequente revelou que alguns navios não seriam abrangidos pelo âmbito de aplicação da regra SOLAS II-1/3-12. Os navios cujo contrato de construção tenha sido celebrado antes de 1 de julho de 2014 e cujas quilhas estejam assentes ou se encontrem em fase de construção equivalente após 1 de janeiro de 2015 e cuja entrega não esteja prevista para antes de 1 de julho de 2018, não se enquadram nos termos dos pontos 1 ou 2 da regra II-1/3-12. As alterações do regra II-1/3-12 abordam essa lacuna da atual regra.

Estas alterações são estabelecidas no anexo 1 da Circular N.º 3644 da OMI de 20 de maio de 2016. O ponto 20.10 do relatório do MSC 96 (MSC 96/25) indica que a adoção das alterações está prevista no âmbito do MSC 97.

1. 6 Alterações da Convenção NFCSQ e do Código STCW relativas à formação específica para navios de passageiros e das partes A e B do Código STCW

O Comité de Segurança Marítima, na sua nonagésima-primeira sessão, considerou primeiramente as propostas de alteração dos requisitos existentes da Convenção NFCSQ e do Código STCW relativos a navios de passageiros para responder aos novos desafios colocados pelo aumento da dimensão dos navios de passageiros

modernos e pelo elevado número de passageiros que acolhem a bordo, em especial relativamente aos navios de cruzeiro.

As alterações às regras I/14 e V/2 da Convenção NFCSQ e à secção A-V/2 do Código STCW a fim de melhorar a segurança dos navios de passageiros (ro-ro e não ro-ro) têm sido ativamente promovidas pela UE, em especial após o acidente do Costa Concordia em janeiro de 2012.

As alterações incluem quatro níveis diferentes de formação e familiarização: familiarização com emergências de navios de passageiros, formação em controlo de multidões em navios de passageiros, gestão de crises em navios de passageiros e formação em comportamento humano, e formação em navios de passageiros ro-ro.

Estas alterações estão definidas no Anexo [ ] do documento MSC 96/25/add.1. O ponto 12.6 do relatório do MSC 96 (MSC 96/25) indica que a adoção das alterações está prevista no âmbito do MSC 97.

1.7 Alterações do Capítulo 13 do Código dos Sistemas de Segurança Contra Incêndios

Segundo o Código dos Sistemas de Segurança Contra Incêndios, Capítulo 13, ponto 2.1.2.2.2.1, relativo à distribuição de pessoas, a dimensão dos meios de evacuação deve ser calculada com base no número total de pessoas que se espera que sejam evacuadas pelas escadas e por portas, corredores e plataformas de desembarque. Os cálculos serão feitos separadamente para dois casos diferentes de ocupação dos espaços especificados. O texto existente foi considerado suscetível de induzir em erro no que diz respeito aos membros da tripulação distribuídos por espaços públicos num navio e é, por conseguinte, alterado.

Estas alterações são estabelecidas no Anexo 2 da Circular N.º 3644 da OMI de 20 de maio de 2016. O ponto 11.15 do relatório do MSC 96 (MSC 96/25) indica que a adoção das alterações está prevista no âmbito do MSC 97.

1.8 Alterações do Código do Programa Reforçado de Vistorias (ESP) de 2011

O programa de avaliação do estado dos navios (CAS), da OMI, estabelece o quadro para a inspeção reforçada dos navios 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 inspeção reforçada. Dado que o CAS utiliza o ESP para alcançar o seu objetivo, o CAS refere-se a este como uma ferramenta para esse efeito.

As presentes alterações do Código ESP proporcionam o alinhamento com a atualização da série Z10 dos requisitos IACS UR (Requisitos Unificados da Associação Internacional das Sociedades de Classificação) . A série Z10 dos IACS UR diz respeito a requisitos de vistoria e certificação. Os Requisitos Unificados são resoluções da IACS sobre questões diretamente ligadas a requisitos ou abrangidos por regras específicas e práticas das sociedades de classificação e a filosofia geral em que as regras e práticas das sociedades de classificação são estabelecidas.

Estas alterações são estabelecidas no anexo 4 da Circular n.º 3644 da OMI, de 20 de maio de 2016. O parágrafo 11.21 do relatório do MSC 96 (MSC 96/25) indica que estas alterações serão adotadas no MSC 97.

2. ADOÇÃO DAS ALTERAÇÕES DA OMI

2.1 Adoção das alterações

As alterações referidas nos pontos 1.1 a 1.8 supra foram aprovadas na 69.ª sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho, que teve lugar entre 18 e 22 de abril de 2016, e na 95.ª e na 96.ª sessões do Comité de Segurança Marítima, que tiveram lugar entre 3 e 12 de junho de 2015 e 11 e 20 de maio de 2016 e serão apresentadas para adoção na 70.ª sessão do Comité de Proteção do Meio Marinho, entre 24 e 28 de outubro de 2016 e na 97.ª sessão do Comité de Segurança Marítima, entre 21 e 25 de novembro de 2016.

2.2 Aceitação

Uma vez aprovadas e adotadas pelos dois Comités, as alterações referidas nos pontos 1.1 a 1.8 supracitados serão comunicadas para aceitação às respetivas Partes Contratantes.

3. LEGISLAÇÃO E COMPETÊNCIAS DA UE RELEVANTES

3.1 Alterações do Capítulo 4 do Anexo VI da Convenção MARPOL

O Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo à monitorização, comunicação e verificação de emissões de dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE cria um sistema da UE de monitorização, comunicação e verificação (sistema MRV) das emissões de CO_2 e da eficiência energética dos transportes marítimos.

O Regulamento MRV da UE aplica-se a todos os navios de grande porte (arqueação bruta superior a 5 000 toneladas) que chegam a portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro, que neles navegam ou deles partem, a partir de 1 de janeiro de 2018, independentemente do local em que os navios se encontrem registados. Permite uma escolha entre quatro metodologias de monitorização, a partir das muito simples, com base em dados já disponíveis a bordo dos navios. Os dados terão de ser verificados de forma independente e depois comunicados anualmente, de forma agregada, à Comissão. A Comissão colocará à disposição do público os dados anuais agregados, verificados, numa base «por navio», incluindo as emissões de CO_2 e os parâmetros de eficiência energética.

No artigo 22.º, n.º 3, o regulamento inclui uma cláusula de revisão na eventualidade de um acordo internacional neste domínio. Com a adoção das alterações do capítulo 4 do anexo VI da Convenção MARPOL, o processo de revisão em conformidade com o artigo 22.º, n.º 3, seria desencadeado. Tal pode conduzir a uma proposta de alteração do regulamento por forma a assegurar o alinhamento com o sistema de recolha de dados global acordado no âmbito da OMI.

Por conseguinte, as alterações do capítulo 4 do Anexo VI da Convenção MARPOL são suscetíveis de afetar a legislação da UE através da aplicação do Regulamento (UE) 2015/757.

3.2 Alterações das regras SOLAS II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 e II-1/35

A regra SOLAS II-1 regula a construção-estrutura, compartimentação e estabilidade, máquinas e instalações elétricas. As alterações à regra SOLAS II-1 a adotar no âmbito do MSC 97 dizem respeito tanto a navios de passageiros, como a navios de

carga, 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 às regras SOLAS II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, 15-17, II-1/19, II-1/21-22 e II-1/35 afetariam a legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2009/45/CE.

3.3 Alterações às regras SOLAS II-1/1.2, nova regra II-1/19-1, e alterações às regras SOLAS III/1.4, III/30 e III/37

A Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (Convenção NFCSQ) foi incorporada no direito da União através da Diretiva 2008/106/CE, relativa ao nível mínimo de formação dos marítimos.

A regra V/2 da Convenção NFCSQ inclui os requisitos mínimos obrigatórios de formação e qualificação de comandantes, oficiais, marítimos da mestrança e marinhagem e outro pessoal de navios de passageiros.

Em particular, nos termos do quadro A-V/2 da secção A-V/2 do Código STCW relativo à especificação dos requisitos mínimos de competência em gestão de situações de crise e comportamento humano, que complementa a regra V/2, os marítimos devem ser capazes, nomeadamente, de organizar exercícios realistas. Além disso, o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e a Prevenção da Poluição (Código ISM), que passa a ser obrigatório ao abrigo das disposições do capítulo IX da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), foi incorporado no direito da União através do Regulamento (CE) n.º 336/2006. Em especial, no que diz respeito à preparação para situações de emergência, o Código ISM exige que a empresa estabeleça programas de treinos e exercícios de preparação para intervenções de emergência.

Por conseguinte, as alterações à regra SOLAS II-1/1.2, a nova regra II-1/19-1 e as alterações às regras SOLAS III/1.4, III/30 e III/37 relativas a exercícios de estabilidade seriam suscetíveis de afetar a legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2008/106/CE e do Regulamento (CE) n.º 336/2006.

3.4 Alterações às regras SOLAS II-2/1 e II-2/10

O artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i) da Diretiva 2009/45/CE prevê que os navios de passageiros novos da Classe A devem satisfazer integralmente as prescrições da Convenção SOLAS de 1974, na sua última redação. Além disso, as regras SOLAS II-2/1 e II-2/10 são aplicáveis aos navios novos das Classes B, C e D e aos navios existentes da Classe B, de acordo com o anexo I, capítulo II-2, parte A, 6, Dispositivos de extinção de incêndios em espaços de máquinas, ponto 7, da Diretiva 2009/45/CE, em que é estabelecido que os espaços de máquinas e casas de caldeiras devem estar equipados com sistemas portáteis.

Por conseguinte, as alterações às regras SOLAS II-2/1 e II-2/10 relativas a dispositivos de extinção de incêndios em espaços de máquinas seriam suscetíveis de afetar a legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2009/45/CE.

3. 5 Alterações à regra SOLAS II-1/3-12

O artigo 3.º da Diretiva 2003/10/CE relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde em matéria de exposição dos trabalhadores aos riscos devidos aos agentes físicos (ruído), estabelece prescrições mínimas em matéria de proteção dos trabalhadores e fixa valores-limite de exposição e valores de exposição que desencadeiam a ação. Além disso, como legislação secundária relevante, o artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i) da Diretiva 2009/45/CE torna a aplicação da Convenção SOLAS de 1974, tal como alterada, aplicável a novos navios da Classe A e o anexo I, parte C, regra 18, da referida Diretiva estabelece as medidas de redução do ruído em espaços de máquinas nos navios novos das Classes B, C e D.

Por conseguinte, as alterações à regra SOLAS II-1/3-12 seriam suscetíveis de afetar a legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2003/10/CE e da Diretiva 2009/45/CE.

3. 6 Alterações da Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (Convenção NFCSQ) e Convenção e Código relativos à formação específica de navios de passageiros e das partes A e B do Código STCW

A Diretiva 2008/106/CE, em especial a regra V/2 do capítulo V do anexo I, inclui requisitos mínimos obrigatórios de formação e qualificação de comandantes, oficiais, marítimos da mestrança e outro pessoal de navios de passageiros.

Por conseguinte, as alterações da Convenção NFCSQ e do Código STCW relativas a formação específica de navios de passageiros seriam suscetíveis de afetar a legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2008/106/CE.

3.7 Projeto de alteração do capítulo 13 do Código dos Sistemas de Segurança Contra Incêndios, relativa à clarificação da distribuição da tripulação em espaços públicos

O artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i) da Diretiva 2009/45/CE estabelece que os navios de passageiros novos da classe A terão de satisfazer integralmente as prescrições da Convenção SOLAS de 1974, na sua última redação. Além disso, o capítulo II-2, parte A do Anexo I da Diretiva 2009/45/CE aplica o Código dos Sistemas de Segurança Contra Incêndios adotado pela Resolução MSC.98(73) aos navios das classes B, C e D construídos em ou após 1 de janeiro de 2003.

Por conseguinte, as alterações do capítulo 13 do Código dos sistemas de segurança contra incêndios são suscetíveis de afetar a legislação da UE através da aplicação da Diretiva 2009/45/CE.

3.8 Alterações do Código do Programa Reforçado de Vistorias (ESP) de 2011

O Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à introdução acelerada de requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente para os navios petroleiros de casco simples visa estabelecer um regime de introdução acelerada dos requisitos de construção em casco duplo ou configuração equivalente da Convenção MARPOL 73/78, conforme definido no artigo 3.º do regulamento, para os navios petroleiros de casco simples, e proibir o transporte de/para portos dos Estados-Membros de petróleos e frações petrolíferas pesados em navios petroleiros de casco simples.

Este Regulamento torna obrigatória a aplicação do Programa de Avaliação de Estado (CAS) da OMI aos navios petroleiros de casco simples com mais de 15 anos. O

artigo 5.º exige que esses petroleiros cumpram o CAS, depois definido no artigo 6.º como o Programa de Avaliação de Estado adotado pela Resolução MEPC 94(46), de 27 de abril de 2001, na redação que lhe foi dada pela Resolução MEPC 99(48), de 11 de outubro de 2002 e pela Resolução MEPC 112(50), de 4 de dezembro de 2003. O Programa Reforçado de Inspeções no âmbito das vistorias a graneleiros e petroleiros, ou o 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, as alterações do regime das inspeções ESP serão direta e automaticamente aplicáveis ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 530/2012. Por conseguinte, as alterações a adotar no MSC 97, que introduziriam alterações no Código ESP, seriam suscetíveis de afetar a legislação da UE através da aplicação do Regulamento (UE) n.º 530/2012.

3.7 Síntese

À luz das ligações existentes entre as alterações propostas e a legislação relevante da UE conforme definida acima, a Comissão considera que a adoção das alterações em apreço, esperada para o MEPC 70 e MSC 97 recaem na competência externa exclusiva da UE, que a União adquiriu em virtude do artigo 3.º, n.º 2 do TFUE, na medida em que a adoção das alterações aos instrumentos internacionais em causa pode afetar normas comuns ou alterar 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 1.8 a serem adotadas na 70.ª sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho e na 97.ª sessão do Comité de Segurança Marítima, respetivamente.

2016/0263 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar em nome da União Europeia na Organização Marítima Internacional, durante a 70.ª sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho e a 97.ª 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 NFCSQ e ao Código STCW, ao Código dos Sistemas de Segurança Contra Incêndios e ao Código do Programa Reforçado de Vistorias de 2011

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 do transporte marítimo deve visar o reforço da segurança marítima e a proteção do meio marinho.

(2) O Comité de Proteção do Meio Marinho (MEPC) da OMI, na sua 69.ª sessão, aprovou a criação de um sistema obrigatório de recolha de dados sobre o consumo de combustível e as consequentes alterações do capítulo 4 do anexo VI da Convenção MARPOL. Prevê-se que essas alterações sejam adotadas na 70.ª sessão do MEPC, que terá lugar em outubro de 2016.

(3) O Comité de Segurança Marítima (MSC) da OMI, na sua 95.ª e 96.ª sessões aprovou alterações da regra SOLAS II-1, das regras SOLAS III/1.4, III/30 e III/37, das regras SOLAS II-2/1 e II-2/10, da regra SOLAS II-1/3-12, da Convenção NFCSQ e do Código STCW, do Código dos Sistemas de Segurança Contra Incêndios e do Código do Programa Reforçado de Vistorias de 2011. Prevê-se que essas alterações sejam adotadas na 97.ª sessão do MSC, que terá lugar em novembro de 2016.

(4) As alterações do capítulo 4 do anexo VI da Convenção MARPOL estabelecerão a obrigatoriedade de um sistema de recolha de dados global para os dados que devem ser recolhidos e comunicados anualmente por determinados navios, os processos de verificação relacionados com os dados comunicados, o estabelecimento de certificados de conformidade, situações relativas à transferência de propriedade, envio dos dados à OMI, a anonimização e o acesso aos dados, bem como procedimentos para confirmar a conformidade dos navios que arvoram pavilhão de partes não contratantes do anexo VI da Convenção MARPOL. O Regulamento (UE) 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho [1] estabelece um sistema da UE para monitorizar, comunicar e verificar

[1] 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 dióxido de carbono provenientes do transporte marítimo e que altera a Diretiva 2009/16/CE (JO L 123, 19.5.2015, p. 55).

(MRV) as emissões de CO_2 e a eficiência energética do transporte marítimo. Aplica-se a todos os navios com mais 5 000 toneladas brutas que chegam a portos sujeitos à jurisdição de um Estado-Membro, que neles navegam ou deles partem, a partir de 1 de janeiro de 2018, independentemente do local em que os navios se encontrem registados.

(5) O artigo 22.º do Regulamento (UE) n.º 2015/757 do Parlamento Europeu e do Conselho inclui uma cláusula de revisão na eventualidade de um acordo internacional neste domínio. A adoção das alterações do capítulo 4 do anexo VI da Convenção MARPOL dará início a esse processo de revisão, que poderá dar origem a uma proposta de alteração do regulamento, a fim de assegurar o alinhamento, com a profundidade adequada, com o sistema global de recolha de dados acordado na OMI.

(6) As alterações às regras SOLAS II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, 15-17, 19, 21, 22 e 35, introduzirão alterações editoriais e consequentes, bem como alterações relativas aos requisitos de compartimentação e estabilidade em avaria a fim de melhorar a capacidade de sobrevivência dos navios de passageiros em caso de avaria. O artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), da Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[2] estabelece que os navios de passageiros novos da Classe A devem satisfazer integralmente as prescrições da Convenção SOLAS de 1974, na sua última redação.

(7) As alterações da regra SOLAS II-1/1.2, a nova regra SOLAS II-1/19-1, e as alterações das regras SOLAS III/1.4, III/30 e III/37 relativas a exercícios de controlo de danos fazem parte de uma abordagem abrangente para reforçar a capacidade de sobrevivência após alagamento com o objetivo de reforçar a segurança nos navios de passageiros novos e existentes. A Diretiva 2008/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[3], e em particular a regra V/2 do capítulo V do anexo I, inclui requisitos mínimos obrigatórios para a formação e qualificação de comandantes, oficiais, marítimos da mestrança e marinhagem e outro pessoal de navios de passageiros. A Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos (NFCSQ), que foi incorporada no direito da União através da Diretiva 2008/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, inclui requisitos de formação sobre a estabilidade do navio nos quadros de competências relevantes do Código STCW.

(8) As alterações às regras SOLAS II-2/1 e II-2/10 implicarão que os extintores de espuma de pelo menos 135 *l* de capacidade deixarão de ser obrigatórios em salas de caldeiras protegidas por sistemas fixos de extinção de incêndios com água, de aplicação local. O artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), da Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho estabelece que os navios de passageiros novos da Classe A devem satisfazer integralmente as prescrições da Convenção SOLAS de 1974, na sua última redação. Além disso, as regras SOLAS II-2/1 e II-2/10 são aplicáveis aos navios novos das Classes B, C e D e aos navios existentes da Classe B, de acordo com o anexo I, capítulo II-2, parte A, ponto 6.7 («Dispositivos de extinção de incêndios em espaços de máquinas»), da Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, em que foi estabelecido que os espaços de máquinas e casas de caldeiras devem estar equipados com sistemas portáteis.

---

[2] 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).

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

(9) As alterações à regra SOLAS II-1/3-12 colmatarão uma lacuna no atual regulamento relativamente à aplicação do Código relativo aos níveis de ruído a bordo dos navios para os navios cujo contrato de construção tenha sido celebrado antes de 1 de julho de 2014 e cujas quilhas estejam assentes ou se encontrem em fase de construção equivalente em ou após 1 de janeiro de 2015 e cuja entrega não ocorra antes de 1 de julho de 2018. O artigo 3.º da Diretiva 2003/10/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[4] estabelece requisitos mínimos em matéria de proteção dos trabalhadores e fixa valores-limite de exposição e valores de exposição que desencadeiam a ação. Além disso, enquanto legislação secundária relevante, o artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i) da Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho torna a aplicação da Convenção SOLAS de 1974, na sua última redação, aplicável a novos navios da Classe A e o anexo I, parte C, regra 18, dessa diretiva estabelece as medidas de redução do ruído em espaços de máquinas nos navios novos das Classes B, C e D.

(10) As alterações à Convenção NFCSQ e ao Código STCW em matéria de formação específica de navios de passageiros e às partes A e B do Código STCW responderão a novos desafios colocados pela dimensão acrescida dos modernos navios de cruzeiro e pelo elevado número de passageiros que acolhem a bordo e incluem quatro níveis diferentes de formação e familiarização: familiarização com emergências de navios de passageiros, formação em controlo de multidões em navios de passageiros, gestão de crises em navios de passageiros e formação em comportamento humano, e formação em navios de passageiros ro-ro. A Diretiva 2008/106/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, em particular a regra V/2 do capítulo V do anexo I, inclui requisitos mínimos obrigatórios de formação e qualificação de comandantes, oficiais, marítimos da mestrança e marinhagem e outro pessoal de navios de passageiros.

(11) As alterações do capítulo 13 do Código dos Sistemas de Segurança Contra Incêndios clarificarão que os cálculos da dimensão dos meios de evacuação, que são efetuados a partir do número total de pessoas que se espera que sejam evacuadas por escadas, através de portas e corredores e através das plataformas de desembarque, devem ser feitos separadamente para dois casos diferentes de ocupação dos referidos espaços. O artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), da Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho estabelece que os navios de passageiros novos da Classe A devem satisfazer integralmente as prescrições da Convenção SOLAS de 1974, na sua última redação. Além disso, o capítulo II-2, parte A, do anexo I da Diretiva 2009/45/CE do Parlamento Europeu e do Conselho aplica o Código dos Sistemas de Segurança Contra Incêndios adotado pela Resolução MSC.98(73) aos navios das classes B, C e D construídos em ou após 1 de janeiro de 2003.

(12) As alterações do Código ESP de 2011 proporcionarão o alinhamento com a atualização da série Z10 dos Requisitos Unificados da Associação Internacional das Sociedades de Classificação (IACS UR série Z10), que dizem respeito a requisitos de vistoria e certificação. Os artigos 5.º e 6.º do Regulamento (UE) n.º 530/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho[5] 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

---

4 Diretiva 2003/10/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de fevereiro de 2003, relativa às prescrições mínimas de segurança e de saúde em matéria de exposição dos trabalhadores aos riscos devidos aos agentes físicos (ruído), (JO L 42 de 15.2.2003, p. 38).

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).

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.

(13) 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 expressarem a posição da União e a darem o seu consentimento a ficarem vinculados às alterações em causa,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Com o objetivo de melhorar os atuais requisitos de proteção ambiental estabelecidos na Convenção MARPOL, a posição da União na 70.ª sessão do Comité para a Proteção do Meio Marinho da OMI consiste em dar o seu acordo à adoção das alterações do capítulo 4 do anexo VI da Convenção MARPOL, constantes do anexo 7 do documento da OMI MEPC 69/21/add.1.

Artigo 2.º

A posição da União na 97.ª sessão do Comité de Segurança Marítima da OMI será de dar o seu acordo à adoção das seguintes alterações a:

(a) Regras SOLAS II-1/1, II-1/2, II-1/3, II-1/4, II-1/5, II-1/6, II-1/7, II-1/8-1, II-1/9, II-1/10, II-1/12, II-1/13, II-1/15-17, II-1/19, II-1/21-22 e II-1/35, conforme estabelecidas no anexo 1 da Circular N.º 3644 da OMI, de 20 de maio de 2016;

(b) Regra SOLAS II-1/1.2, nova regra II-1/19-1 e alterações às regras SOLAS III/1.4, III/30, e III/37, conforme estabelecidas no anexo 1 da Circular n.º 3644 da OMI, de 20 de maio de 2016;

(c) Regras SOLAS II-2/1 e II-2/10, conforme estabelecidas no anexo 1 da Circular n.º 3644 da OMI, de 20 de maio de 2016;

(d) Regra SOLAS II-1/3-12, conforme estabelecida no anexo 1 da Circular N.º 3644 da OMI, de 20 de maio de 2016;

(e) Convenção NFCSQ e Código STCW relativos a formação específica em matéria de navios de passageiros e partes A e B do Código STCW, conforme estabelecidas no anexo [ ] do documento OMI MSC 96/25/add.1;

(f) Capítulo 13 do Código de Segurança dos Sistemas Contra Incêndios, conforme estabelecido no anexo 2 da Circular N.º 3644 da OMI, de 20 de maio de 2016;

(g) Código do programa reforçado de vistorias de 2011, conforme estabelecido no anexo 4 da Circular N.º 3644 da OMI, de 20 de maio de 2016.

Artigo 3.º

1. A posição da União, estabelecida no artigo 1.º e no artigo 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 à posição referida nos artigos 1.º e 2.º sem que seja necessário modificá-la e poderão ser acordadas alterações à posição indicada

no artigo 2.º, alínea a), no que respeita a alterações à regra SOLAS II-1/6, com o objetivo de melhorar os atuais níveis de segurança.

Artigo 4.º

Os Estados-Membros ficam autorizados a dar o seu consentimento em ficar vinculados, no interesse da União, às alterações a que se referem os artigos 1.º e 2.º.

Artigo 5.º

Os destinatários da presente Decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente