COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 11.11.2025
COM(2025) 674 final

2025/0341 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na 34.ª sessão da Assembleia da Organização Marítima Internacional

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito à decisão que estabelece a posição a tomar, em nome da União, na 34.ª sessão da Assembleia da Organização Marítima Internacional (A 34), que irá decorrer de 24 de novembro a 3 de dezembro de 2025.

Na sua 34.ª sessão, a assembleia deverá adotar alterações:

a) Ao Código de Alertas e Indicadores, de 2025;

b) Aos procedimentos de inspeção pelo Estado do porto, de 2025;

c) Às orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC), de 2025;

d) À lista não exaustiva de obrigações decorrentes dos instrumentos relevantes para o Código de Aplicação dos Instrumentos da OMI (Código III), de 2025;

e) Ao enquadramento e aos procedimentos do sistema de auditoria dos Estados-Membros da OMI (IMSAS).

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.

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 para o 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 do transporte marítimo, universalmente adotado e aplicado.

A adesão à OMI está aberta apenas aos Estados. As relações da Comissão Europeia com a OMI baseiam-se atualmente na Resolução A.1168(32) da OMI, que estabelece os procedimentos e as condições para a cooperação entre a OMI e as organizações intergovernamentais. Com base nesta resolução da OMI e em outras disposições adotadas desde 1974, a Comissão Europeia participa, na qualidade de observadora, em todas as reuniões do Comité e do Subcomité da OMI.

A Assembleia da OMI é o órgão de direção da organização. É composto por todos os Estados membros da OMI, reunindo-se de dois em dois anos, e pode adotar medidas acordadas em todos os cinco comités principais da OMI. Entre estes cinco comités contam-se o Comité de Segurança Marítima (CSM) e o Comité para a Proteção do Meio Marinho (CPMM).

2.3. Os atos previsto da Assembleia da OMI

Na sua 34.ª sessão, que irá decorrer de 24 de novembro a 3 de dezembro de 2025, a Assembleia deverá adotar alterações:

a) Ao Código de Alertas e Indicadores, de 2025;

b) Aos procedimentos de inspeção pelo Estado do porto, de 2025;

c) Às orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (Orientações HSSC), de 2025;

d) À lista não exaustiva de obrigações decorrentes dos instrumentos relevantes para o Código de Aplicação dos Instrumentos da OMI (Código III), de 2025;

e) Ao sistema de auditoria dos Estados membros da OMI (IMSAS).

Nos termos da Convenção da OMI [artigo 15.º, alínea j)], a Assembleia pode adotar regulamentos e orientações aos Membros em matéria de segurança marítima, prevenção e controlo da poluição marinha por navios e outras questões relacionadas com o efeito do transporte marítimo no meio marinho, atribuídas à Organização por ou sob a forma de instrumentos internacionais, ou alterações a esses regulamentos e orientações que lhe tenham sido transmitidas, sob a forma de resoluções.

As resoluções a adotar, acima referidas, complementam e apoiam as convenções da OMI, são suscetíveis de influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE e várias delas estão incorporadas na legislação da UE.

O seu objetivo geral é promover a segurança marítima, a proteção do ambiente e a aplicação coerente das normas da OMI a nível mundial, através da harmonização dos requisitos técnicos, dos procedimentos de inspeção e vistoria e da supervisão do cumprimento pelos Estados que dela são membros. São regularmente revistas e atualizadas, a fim de incorporar as novas tecnologias, a evolução da regulamentação e a experiência adquirida com a sua aplicação prática, assegurando a continuidade da sua pertinência e eficácia.

Mais concretamente:

a) O objetivo das alterações previstas ao Código de Alertas e Indicadores é atualizar as disposições do Código, assegurando assim o cumprimento dos requisitos dos instrumentos da OMI adotados e/ou alterados desde a adoção do Código e, assim, eliminar contradições, ambiguidades e redundâncias desnecessárias;

b) O objetivo das alterações previstas aos procedimentos de inspeção pelo Estado do porto é reforçar a segurança e a proteção marítimas e a prevenção da poluição marinha, além de atualizar os procedimentos, de modo a ter em conta as alterações aos instrumentos da OMI que entraram em vigor ou produziram efeitos desde 2023, quando a 33.ª Assembleia da OMI adotou a Resolução A.1185(33) sobre os procedimentos de inspeção pelo Estado do porto, de 2023;

c) O objetivo das alterações previstas às orientações no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação é revê-las de forma a ter em conta as alterações aos instrumentos da OMI que entraram em vigor ou produziram

efeitos desde 2023, data em que a 33.ª Assembleia da OMI adotou a Resolução A.1186(33) sobre as orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC), de 2023;

d) O objetivo das alterações previstas à lista não exaustiva de obrigações decorrentes dos instrumentos relevantes para o Código III, de 2025, a fim de as rever de forma a ter em conta as alterações aos instrumentos da OMI relevantes para o Código III que entraram em vigor ou produziram efeitos desde 2023, quando a 33.ª Assembleia da OMI adotou a Resolução A.1187(33) sobre a lista não exaustiva de obrigações decorrentes dos instrumentos relevantes para o Código III, de 2023;

e) O objetivo das alterações previstas ao enquadramento e aos procedimentos para o sistema de auditoria dos Estados membros da OMI (IMSAS) é melhorar a capacidade dos Estados membros para cumprirem as suas obrigações ao abrigo dos instrumentos obrigatórios da OMI de que são Parte e promover uma maior transparência, responsabilização e cooperação entre os Estados membros.

3. POSIÇÃO A TOMAR EM NOME DA UNIÃO

3.1. Adoção do projeto de Código de Alertas e Indicadores, de 2025, e do projeto de resolução da Assembleia conexo, e revogação da Resolução A.1021(26) relativa ao Código de Alertas e Indicadores de 2009 atualmente em vigor

O Código dos Alertas e Indicadores, de 2009, destina-se a fornecer orientações gerais em matéria de conceção e a promover a uniformidade do tipo, da localização e da prioridade dos alertas e indicadores exigidos pela Convenção SOLAS, que é aplicada aos navios de passageiros que efetuam viagens domésticas, através da Diretiva 2009/45/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros.

Na sua 108.ª sessão (CSM 108), o Comité de Segurança Marítima da OMI incumbiu o Subcomité sobre Projeto e Construção de Navios (SDC) de levar a cabo os trabalhos sobre a «Revisão do Código de Alertas e Indicadores de 2009».

Na sua 11.ª sessão (SDC 11), o SDC salientou a importância de assegurar que as alterações ao Código de Alertas e Indicadores sejam coerentes e harmonizadas com as versões mais recentes das convenções, códigos e resoluções, que estabelecem requisitos para os alertas visuais e auditivos, a fim de garantir a segurança das operações a bordo. Na SDC 11, o SDC criou o Grupo de Trabalho para a revisão do Código de Alertas e Indicadores de 2009 e encarregou-o de continuar a desenvolver o projeto de alteração do Código de Alertas e Indicadores de 2009, com vista à sua finalização, juntamente com o projeto de resolução da Assembleia conexo.

Na SDC 11, o SDC aprovou o relatório do Grupo de Trabalho para a revisão do Código de Alertas e Indicadores de 2009 e aprovou o projeto de Código de Alertas e Indicadores de 2025, bem como o projeto de resolução da Assembleia conexo, tendo em vista a aprovação simultânea na 83.ª sessão do CPMM (CPMM 83) e na 110.ª sessão do CSM (CSM 110), e a subsequente adoção na 34.ª sessão da Assembleia (A 34). A posição da União na SDC 11 consistiu em apoiar que o projeto de alteração do Código de Alertas e Indicadores de 2009 deveria ser analisado no âmbito de um grupo de trabalho.

O Comité para a Proteção do Meio Marinho (CPMM), na sua 83.ª sessão, aprovou, sob reserva de uma decisão concomitante na CSM 110, o projeto de Código de Alertas e Indicadores de 2025, e o projeto de resolução da Assembleia conexo, tal como consta do anexo 14, tendo em vista a sua adoção na A 34. A posição da União na CPMM 83 consistiu

em apoiar a aprovação do projeto de Código de Alertas e Indicadores de 2025, e do projeto de resolução da Assembleia conexo.

Na CSM 110 concordou-se com a decisão tomada na CPMM 83 de aprovar o projeto de Código de Alertas e Indicadores de 2025, para adoção na A 34. Com a aprovação do projeto de Código, o Comité convidou a Assembleia a revogar a Resolução A.1021(26) relativa ao Código de Alertas e Indicadores de 2009. A posição da União na CSM 110 consistiu em apoiar a aprovação do projeto de Código de Alertas e Indicadores de 2025 e do projeto de resolução da Assembleia conexo.

O projeto de Código de Alertas e Indicadores de 2025 e o projeto de resolução da Assembleia conexo foram aprovados na CSM 110 para serem adotados na A 34, de acordo com o relatório do CSM na A 34 (documento A 34/12 da OMI, de 1 de setembro de 2025).

Por conseguinte, a posição da União deve consistir em apoiar o projeto de Código de Alertas e Indicadores de 2025 e o projeto de resolução da Assembleia conexo, uma vez que esta revisão irá assegurar o cumprimento dos requisitos dos instrumentos da OMI adotados e/ou alterados desde a adoção do Código e, assim, eliminar contradições, ambiguidades e redundâncias desnecessárias.

3.2. Adoção dos procedimentos de inspeção pelo Estado do porto, de 2025, e do projeto de resolução da Assembleia conexo

Os procedimentos de inspeção pelo Estado do porto destinam-se a fornecer orientações básicas sobre a realização das inspeções pelo Estado do porto em apoio das disposições em matéria de controlo das convenções e partes pertinentes do Código de Aplicação dos Instrumentos da OMI (Código III) e a assegurar a coerência na realização dessas inspeções, o reconhecimento das anomalias de um navio, do seu equipamento ou da sua tripulação e a aplicação dos procedimentos de controlo.

O Subcomité para a Aplicação dos Instrumentos da OMI (III), na sua 10.ª sessão, chegou a acordo sobre o projeto de alteração dos procedimentos de inspeções pelo Estado do porto, de 2023, a finalizar na sua 11.ª sessão, tendo em vista a sua apresentação na A 34, para adoção. O Subcomité III, na sua 10.ª sessão, também criou o Grupo de Correspondência para as medidas de harmonização das atividades e procedimentos de inspeção pelo Estado do porto a nível mundial, sob a coordenação da Comissão Europeia, para continuar a trabalhar na alteração dos procedimentos de inspeção pelo Estado do porto, de 2023. A posição da União na III 10 consistiu em apoiar o relatório do Grupo de Correspondência para as medidas de harmonização das atividades e procedimentos de inspeção pelo Estado do porto a nível mundial e apoiar a criação do Grupo de Trabalho para as questões relacionadas com a inspeção pelo Estado do porto, a fim de ter em conta o trabalho pendente decorrente deste último relatório.

Na III 11 analisou-se, entre outros, o relatório do Grupo de Correspondência e criou-se o Grupo de Trabalho para as medidas de harmonização das atividades e procedimentos de inspeção pelo Estado do porto, a fim de realizar uma análise mais aprofundada do relatório, com o objetivo de finalizar, com caráter prioritário, as propostas de alteração dos procedimentos de inspeção pelo Estado do porto, de 2023, tendo em vista a sua apresentação, sob forma consolidada, na A 34 para adoção. A posição da União na III 11 consistiu em apoiar, em geral, o relatório do Grupo de Correspondência para as medidas de harmonização das atividades e procedimentos de inspeção pelo Estado do porto a nível mundial.

Na III 11 chegou-se a acordo relativamente ao projeto de resolução da Assembleia sobre os procedimentos de inspeção pelo Estado do porto, de 2025, a adotar na A 34.

Na CSM 109 e na CPMM 83 foi dada autorização para o Subcomité III, na sua 11.ª sessão, comunicar os resultados dos seus trabalhos sobre questões que exigiriam a adoção do projeto de resolução da Assembleia sobre os procedimentos de inspeção pelo Estado do porto, de 2025, diretamente na A 34.

O projeto de resolução da Assembleia sobre os procedimentos de inspeção pelo Estado do porto, de 2025, foi apresentado para adoção na A 34, de acordo com o relatório do CSM à A 34 (documento A 34/12 da OMI, de 1 de setembro de 2025).

Por conseguinte, a posição da União deverá consistir em apoiar a adoção dos procedimentos de inspeção pelo Estado do porto, de 2025, e do projeto de resolução da Assembleia conexo, uma vez que reforçarão a segurança e a proteção marítimas, bem como a prevenção da poluição marinha, e a atualização terá em conta as alterações aos instrumentos da OMI que entraram em vigor ou produziram efeitos desde 2023.

3.3. Alteração das orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (Orientações HSSC), de 2025

O sistema harmonizado de vistoria e certificação (Orientações HSSC) é um sistema unificado de vistoria e certificação de navios ao abrigo das convenções da OMI. As Orientações HSSC são requisitos obrigatórios que as OR seguem aquando da realização de vistorias e inspeções obrigatórias.

O Subcomité de Regulamentação do País do Pavilhão, antecessor do Subcomité para a Aplicação dos Instrumentos da OMI (III), concordou em rever as Orientações HSSC numa base contínua. As orientações relativas às vistorias são, por conseguinte, atualizadas em todas as sessões da Assembleia da OMI.

Na III 9 foi criado um Grupo de Correspondência para as orientações relativas às vistorias no âmbito do HSSC, a lista não exaustiva de obrigações e as orientações relativas às vistorias, auditorias e verificações à distância, a fim de considerar novas alterações às Orientações HSSC.

Na III 10 acordou-se que o projeto de alteração das orientações relativas às vistorias necessitava de ser aprofundado, a fim de incluir os requisitos decorrentes das alterações aos instrumentos pertinentes da OMI que entram em vigor até 31 de dezembro de 2025, inclusive, tendo em consideração os resultados das sessões CSM 108, CPMM 81, bem como sessões futuras do CSM e do CPMM, conforme adequado, com vista à apresentação de projetos de alteração na III 11 para finalização antes da sua eventual apresentação direta no formulário consolidado na A 34 para adoção, sob reserva de aprovação pelos comités. A posição da União na III 10 consistiu em apoiar que o projeto de alteração das Orientações HSSC de 2023, decorrente das alterações dos instrumentos obrigatórios que deverão entrar em vigor até 31 de dezembro de 2025, inclusive, seja tido em conta pelo Grupo de Trabalho para as orientações relativas às vistorias no âmbito do HSSC.

Na III 10 restabeleceu-se o Grupo de Correspondência acima referido para continuar a desenvolver alterações às orientações relativas às vistorias, com vista a obter uma versão consolidada até à realização da III 11.

Na III 11 analisou-se, entre outros, o relatório do Grupo de Correspondência e criou-se o Grupo de Trabalho para as orientações relativas às vistorias no âmbito do HSSC, a lista não exaustiva de obrigações e as orientações relativas às vistorias, auditorias e verificações à distância, a fim de finalizar nesta sessão as propostas de alteração das orientações relativas às vistorias no âmbito do HSSC, de 2023, tendo em vista a sua apresentação, sob forma consolidada, na A 34 para adoção. A posição da União na III 11 consistiu em apoiar as

alterações propostas, sob reserva de remeter a questão para o grupo de trabalho para revisão e finalização durante a sessão.

Na III 11 concordou-se com o projeto de alteração das Orientações HSSC, a adotar na A 34.

Na CSM 109 e na CPMM 83 foi dada autorização para o subcomité III, na sua 11.ª sessão, comunicar diretamente na A 34 os resultados dos seus trabalhos sobre questões que exigiriam a adoção do projeto de resolução da Assembleia sobre as Orientações HSSC.

O projeto de resolução da Assembleia sobre as Orientações HSSC foi apresentado para adoção na A 34, de acordo com o relatório do CSM à A 34 (documento A 34/12 da OMI, de 1 de setembro de 2025).

A posição da União deve, por conseguinte, consistir em apoiar a adoção das alterações às Orientações HSSC, uma vez que a atualização terá em conta as alterações aos instrumentos da OMI que entraram em vigor ou produziram efeitos desde 2023.

3.4. Alteração da lista não exaustiva de obrigações decorrentes dos instrumentos relevantes para o Código de Aplicação dos Instrumentos da OMI (Código III)

A título de orientação para a aplicação e execução dos instrumentos da OMI, em especial no que se refere à identificação de áreas passíveis de auditoria relevantes para o sistema de auditoria dos Estados membros da OMI, a OMI tem vindo a elaborar uma lista não exaustiva de obrigações decorrentes dos instrumentos relevantes para o Código de Aplicação dos Instrumentos da OMI (Código III). A última revisão desta lista foi efetuada em 2023 sob a forma de anexo da Resolução A.1187(33), adotada na A 33. Desde então, tanto o CSM como o CPMM adotaram disposições legislativas adicionais.

Na III 9 foi criado o Grupo de Correspondência sobre as orientações relativas às vistorias no âmbito do HSSC, a lista não exaustiva de obrigações e as orientações relativas às vistorias, auditorias e verificações à distância, com o objetivo, designadamente, de continuar a elaborar o projeto de alteração da lista não exaustiva de obrigações decorrente dessas alterações para os instrumentos da OMI relevantes que entrarão em vigor até 1 de julho de 2026, inclusive, com vista à apresentação do projeto de alteração da lista não exaustiva, tal como finalizado num formulário consolidado, para adoção na A 34.

Na III 10, devido a limitações de tempo, não se pôde completar a atualização da lista não exaustiva. Por conseguinte, na III 10 concordou-se em prosseguir os trabalhos no Grupo de Correspondência acima referido, com vista a finalizar a atualização da lista não exaustiva. A posição da União na III 10 consistiu em apoiar a utilização do relatório do grupo de correspondência como base para atualizar a lista não exaustiva de 2023 de obrigações decorrentes dos instrumentos relevantes para o Código III.

Na III 11 analisou-se, entre outros, o relatório do Grupo de Correspondência, que foi encaminhado para o Grupo de Trabalho para as orientações relativas às vistorias no âmbito do HSSC, a lista não exaustiva de obrigações e as orientações relativas às vistorias, auditorias e verificações à distância, a fim de finalizar a proposta de alteração da lista não exaustiva. A posição da União na III 11 consistiu em apoiar as alterações propostas, sob reserva de remeter a questão para o grupo de trabalho para revisão e finalização durante a sessão.

Na III 11 concordou-se com o projeto de alteração das orientações relativas à lista não exaustiva, a adotar na A 34.

Na CSM 109 e na CPMM 83 foi dada autorização para o subcomité III, na sua 11.ª sessão, comunicar diretamente na A 34 os resultados dos seus trabalhos sobre questões que exigiriam a adoção do projeto de resolução da Assembleia sobre a lista não exaustiva de obrigações decorrentes dos instrumentos relevantes para o Código III.

O projeto de resolução da Assembleia sobre a lista não exaustiva de obrigações decorrentes dos instrumentos relevantes para o Código III foi apresentado para adoção na A 34, de acordo com o relatório do CSM à A 34 (documento A 34/12 da OMI, de 1 de setembro de 2025).

A posição da União deve consistir em apoiar a adoção das alterações da lista não exaustiva de obrigações decorrentes dos instrumentos relevantes para o Código III, uma vez que a atualização terá em conta as alterações dos instrumentos da OMI relevantes para o Código III que entraram em vigor ou produziram efeitos desde 2023.

3.5. O enquadramento e os procedimentos do sistema de auditoria dos Estados membros da OMI (IMSAS)

O enquadramento e os procedimentos para o sistema de auditoria dos Estados membros da OMI avaliam em que medida os Estados membros conferem pleno efeito às suas obrigações e responsabilidades contidas nos instrumentos da OMI e visam promover a aplicação coerente e eficaz desses instrumentos. Na sua 134.ª sessão (C 134), o Conselho da OMI tomou nota dos relatórios de informação sobre os progressos realizados na aplicação do sistema de auditoria dos Estados membros da OMI (IMSAS) e do relatório da nona sessão do Grupo de Trabalho Conjunto sobre o sistema de auditoria dos Estados-Membros (JWGMSA 9). O 134.º Conselho aprovou este relatório e aprovou o projeto de resolução da Assembleia sobre o enquadramento e os procedimentos revistos para o sistema de auditoria dos Estados membros da OMI e respetivo anexo, tendo em vista a sua apresentação à 34.ª Assembleia para adoção.

A posição da União deve consistir em apoiar o enquadramento e os procedimentos revistos para o sistema de auditoria dos Estados membros da OMI (IMSAS), uma vez que estes irão melhorar a capacidade dos Estados membros para cumprirem as suas obrigações ao abrigo dos instrumentos obrigatórios da OMI de que são Parte e promover uma maior transparência, responsabilização e cooperação entre os Estados membros.

4. LEGISLAÇÃO PERTINENTE E COMPETÊNCIAS DA UE NESTA MATÉRIA

4.1. Legislação pertinente da UE

4.1.1. Adoção do projeto de Código de Alertas e Indicadores, de 2025, e do projeto de resolução da Assembleia conexo, e revogação da resolução A.1021(26) relativa ao Código de Alertas e Indicadores de 2009 atualmente em vigor

O Código dos Alertas e Indicadores de 2009 [Resolução A.1021(26)] destina-se a fornecer orientações gerais em matéria de conceção e a promover a uniformidade do tipo, da localização e da prioridade dos alertas e indicadores exigidos pela Convenção SOLAS. 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[1] aplica a SOLAS, com a última redação que lhe foi dada, aos navios de passageiros da classe A. Por conseguinte, as alterações ao Código afetarão as regras da Diretiva 2009/45/CE.

4.1.2. Adoção dos procedimentos de inspeção pelo Estado do porto, de 2025, e do projeto de resolução da Assembleia conexo

A Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto[2], com a última redação que lhe foi dada, diz respeito à aplicação das normas internacionais respeitantes à segurança do navio, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios que escalem os portos da UE e naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros. O objetivo da Diretiva relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto é reduzir

[1] JO L 163 de 25.6.2009, p. 1.
[2] JO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

o número de navios que não cumprem as normas nas águas sob jurisdição dos Estados-Membros da UE, com base nas orientações aprovadas pelo Memorando de Acordo de Paris.

Por conseguinte, o desenvolvimento de procedimentos da OMI relativos à inspeção de navios pelo Estado do porto deve ser coerente com os procedimentos aprovados pelo Memorando de Acordo de Paris, a fim de os poderem influenciar e, consequentemente, é suscetível de afetar as regras e a aplicação da Diretiva 2009/16/CE.

4.1.3. Alteração das orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC), de 2025

O Regulamento (CE) n.º 391/2009 relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios[3] cria um sistema de licenciamento (reconhecimento), que está sujeito a uma série de critérios e obrigações para garantir que uma organização reconhecida aplica as mesmas normas a todos os navios constantes do seu registo, independentemente do pavilhão que arvorem.

O anexo I, critério B7, alínea k), do referido regulamento enuncia o seguinte:

«7. A organização reconhecida deve garantir que:

k) As vistorias e inspeções obrigatórias no quadro do sistema harmonizado de vistoria e certificação que a organização reconhecida está autorizada a realizar, sejam realizadas em conformidade com as disposições estabelecidas no anexo e no apêndice da Resolução A.948(23) da OMI relativa a diretrizes de vistoria ao abrigo do sistema harmonizado de vistoria e certificação.» (Deve entender-se que tal se refere à versão atualizada das orientações relativas às vistorias no âmbito do HSSC).

Por conseguinte, a revisão das orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação de 2021 afetará os requisitos aplicáveis ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 391/2009.

4.1.4. Alteração da lista não exaustiva de obrigações decorrentes dos instrumentos relevantes para o Código de Aplicação dos Instrumentos da OMI (Código III)

A Diretiva 2009/21/CE relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira[4] visa assegurar que os Estados-Membros da UE respeitam as suas obrigações enquanto Estados de bandeira e cumprem os requisitos que incumbem aos Estados de bandeira por força das convenções internacionais de que fazem parte. No âmbito da diretiva, foram criados dois mecanismos destinados a supervisionar o desempenho do Estado de bandeira: um procedimento de auditoria conduzido pela OMI (artigo 7.º) e um sistema interno de gestão da qualidade (artigo 8.º).

Além disso, o Código III é obrigatório para os Estados-Membros da UE, em conformidade com a definição de «convenções internacionais» constante do Regulamento (CE) n.º 391/2009, com a última redação que lhe foi dada.

Por conseguinte, as alterações à lista não exaustiva de obrigações decorrentes de instrumentos relevantes para o Código III afetarão de forma determinante os requisitos aplicáveis nos termos da Diretiva 2009/21/CE e do Regulamento (CE) n.º 391/2009.

---

3 JO L 131 de 28.5.2009, p. 11.

4 JO L 131 de 28.5.2009, p. 132.

4.1.5. Alteração do enquadramento e dos procedimentos do sistema de auditoria dos Estados membros da OMI (IMSAS)

A Diretiva 2009/21/CE relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira visa assegurar que os Estados-Membros da UE respeitam as suas obrigações enquanto Estados de bandeira e cumprem os requisitos que incumbem aos Estados de bandeira por força das convenções internacionais de que fazem parte. No seu artigo 7.º, a diretiva estabelece que os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para uma auditoria da OMI às respetivas administrações, em conformidade com o ciclo adotado pela OMI. Por conseguinte, as alterações do enquadramento e dos procedimentos do sistema de auditoria dos Estados-Membros da OMI afetarão os requisitos aplicáveis ao abrigo da Diretiva 2009/21/CE.

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 definam «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 acordo[5].

A noção de «atos que produzam efeitos jurídicos» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de direito internacional que regulam a instância em questão. Inclui ainda 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»[6].

5.1.2. Aplicação ao caso em apreço

A Assembleia da OMI é uma instância criada por um acordo, nomeadamente a Convenção da Organização Marítima Internacional.

Os atos que a 34.ª Assembleia é chamada a adotar são atos que produzem efeitos jurídicos, uma vez que são suscetíveis de influenciar de forma determinante o teor da legislação da UE, nomeadamente:

– a Diretiva 2009/45/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros, o que se deve ao facto de o artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i) da diretiva aplicar a Convenção SOLAS aos navios de passageiros em viagens domésticas e o Código de Alertas e Indicadores de 2009 se destinar a fornecer orientações gerais em matéria de conceção e a promover a uniformidade do tipo, da localização e da prioridade dos alertas e indicadores exigidos pela Convenção SOLAS,

– a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto, pois o objetivo desta diretiva é reduzir o número de navios que não cumprem as normas nas águas sob jurisdição dos Estados-Membros da UE, com base nas orientações

[5] Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 64.

[6] Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.os 61 a 64.

aprovadas pelo Memorando de Acordo de Paris, e o desenvolvimento de procedimentos da OMI relativos à inspeção de navios pelo Estado do porto deve ser coerente com os aprovados pelo MA de Paris,

– o Regulamento (CE) n.º 391/2009 relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios, porque o mesmo exige que uma organização reconhecida assegure que as vistorias e inspeções obrigatórias são realizadas em conformidade com as orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação adotado pela OMI, Além disso, o Código III é obrigatório para os Estados-Membros da UE, em conformidade com a definição de «convenções internacionais»,

– a Diretiva 2009/21/CE relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira, uma vez que a lista não exaustiva constitui um instrumento de apoio à aplicação do Sistema de Auditoria dos Estados membros da OMI (IMSAS), mencionado na referida diretiva.

Os atos previstos não complementam 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 para a adoção de uma decisão ao abrigo 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 tiver duas finalidades ou tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como sendo a 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 componente principal ou preponderante.

5.2.2. 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.

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.

2025/0341 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na 34.ª sessão da Assembleia da Organização Marítima Internacional

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 15.º, alínea j), do Acordo, a Assembleia pode recomendar aos membros a adoção de regulamentos e orientações em matéria de segurança marítima, prevenção e controlo da poluição marinha por navios e outras questões relacionadas com o efeito do transporte marítimo no meio marinho, atribuídas à Organização por ou sob a forma de instrumentos internacionais, ou alterações a esses regulamentos e orientações que lhe tenham sido transmitidas.

(4) A Assembleia da OMI, durante a sua 34.ª sessão, de 24 de novembro a 3 de dezembro de 2025, deverá adotar alterações ao Código de Alertas e Indicadores, aos procedimentos de inspeção pelo Estado do porto, às orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC), à lista não exaustiva de obrigações decorrentes dos instrumentos relevantes para o Código de Aplicação dos Instrumentos da OMI (Código III) e ao enquadramento e aos procedimentos do sistema de auditoria dos Estados Membros da OMI (IMSAS).

(5) É conveniente estabelecer a posição a tomar em nome da União durante a 34.ª sessão da Assembleia da OMI, uma vez que as alterações acima referidas são suscetíveis de influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da União, nomeadamente a Diretiva 2009/45/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros[7], a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto[8], o Regulamento (CE) n.º 391/2009 relativo às regras comuns para as

[7] JO L 163 de 25.6.2009, p. 1.
[8] JO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

organizações de vistoria e inspeção de navios[9] e a Diretiva 2009/21/CE relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira[10].

(6) A União deve apoiar o projeto de Código de Alertas e Indicadores de 2025 e o projeto de resolução da Assembleia conexo, uma vez que esta revisão irá assegurar o cumprimento dos requisitos dos instrumentos da OMI adotados e/ou alterados desde a adoção do Código e, assim, eliminar contradições, ambiguidades e redundâncias desnecessárias.

(7) A União deve apoiar a adoção dos procedimentos de inspeção pelo Estado do porto, de 2025, e do projeto de resolução da Assembleia conexo, uma vez que reforçará a segurança e a proteção marítimas, a prevenção da poluição marinha e a atualização terá em conta as alterações aos instrumentos da OMI que entraram em vigor ou produziram efeitos desde 2023.

(8) A posição da União deve consistir em apoiar a adoção das alterações às Orientações HSSC, uma vez que a atualização terá em conta as alterações aos instrumentos da OMI que entraram em vigor ou produziram efeitos desde 2023.

(9) A posição da União deve consistir em apoiar a adoção das alterações da lista não exaustiva de obrigações decorrentes dos instrumentos relevantes para o Código III, uma vez que a atualização terá em conta as alterações dos instrumentos da OMI relevantes para o Código III que entraram em vigor ou produziram efeitos desde 2023.

(10) A União deve apoiar o enquadramento e os procedimentos revistos do sistema de auditoria dos Estados membros da OMI (IMSAS), uma vez que estes irão melhorar a capacidade dos Estados membros para cumprirem as suas obrigações ao abrigo dos instrumentos obrigatórios da OMI de que são Parte e promover uma maior transparência, responsabilização e cooperação entre os Estados membros.

(11) A posição da União deve ser expressa pela Comissão e pelos Estados-Membros da União enquanto membros da OMI, agindo conjuntamente no interesse da União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a tomar, em nome da União, na 34.ª sessão da Assembleia da Organização Marítima Internacional, consiste em concordar com a adoção das alterações ao Código de Alertas e Indicadores, aos procedimentos de inspeção pelo Estado do porto, às orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC), à lista não exaustiva de obrigações decorrentes dos instrumentos relevantes para o Código de Aplicação dos Instrumentos da OMI (Código III) e ao enquadramento e aos procedimentos do sistema de auditoria dos Estados Membros da OMI (IMSAS).

Artigo 2.º

A posição referida no artigo 1.º deve ser expressa pela Comissão e pelos Estados-Membros da União que são membros da Assembleia da OMI, agindo conjuntamente no interesse da União.

[9] JO L 131 de 28.5.2009, p. 11.
[10] JO L 131 de 28.5.2009, p. 132.

Artigo 3.º

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

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente