



Bruxelas, 6.11.2019
COM(2019) 575 final

2019/0248 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, durante a 31.ª sessão da Assembleia da OMI, sobre a adoção de alterações à Resolução A.658 (16) relativa à utilização e colocação de materiais retrorrefletores nos meios de salvação, aos procedimentos para a inspeção de navios pelo Estado do porto de 2017 (Resolução A.1119 [30]) e às orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC) (Resolução A.1120 [30])

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito à decisão que estabelece a posição a adotar em nome da União na 31.^a sessão da Assembleia da Organização Marítima Internacional, que se realizará em Londres, de 25 de novembro a 4 de dezembro de 2019, sobre a adoção prevista de

- Alterações à utilização e colocação de material retrorrefletor nos meios de salvação;
- Procedimentos de inspeção de navios pelo Estado do porto 2019; e ainda
- Alterações às orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (orientações HSSC).

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

1.1. A Convenção da Organização Marítima Internacional (OMI)

A Convenção da Organização Marítima Internacional (OMI) (a seguir designada «o Acordo») institui a OMI, cujo objetivo é proporcionar um sistema de cooperação intergovernamental no domínio da regulamentação governamental e dos procedimentos relacionados com uma panóplia de assuntos técnicos relevantes para a navegação comercial internacional, e incentivar a adoção generalizada das normas o mais exigentes possível em matéria de segurança marítima, eficiência da navegação e prevenção e controlo da poluição marinha causada pelos navios, promovendo condições de concorrência mais equitativas; além de lidar com questões de natureza administrativa e jurídica.

O Acordo entrou em vigor em 17 de março de 1958.

Todos os Estados-Membros são Partes no Acordo.

1.2. A Organização Marítima Internacional

A Organização Marítima Internacional (OMI) é uma agência especializada das Nações Unidas responsável pela proteção e segurança da navegação, bem como pela prevenção da poluição marinha causada pelos navios. É a autoridade competente a nível mundial em matéria de estabelecimento de normas no domínio da segurança e do desempenho ambiental do transporte marítimo internacional. A sua principal função consiste em criar um quadro regulamentar equitativo e eficaz para o setor marítimo, universalmente adotado e aplicado a nível mundial.

Todos os Estados-Membros são membros da OMI. A Comissão Europeia tem um estatuto de observador na Organização Marítima Internacional (OMI) desde 1974, com base num “acordo de cooperação e colaboração entre a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (OMCI)¹ e a Comissão das Comunidades Europeias sobre assuntos de interesse mútuo para as Partes”.

¹ Em 1982 passou a designar-se Organização Marítima Internacional (OMI).

A adesão à Organização está aberta a todos os Estados. A Assembleia é composta por todos os membros. As sessões ordinárias da Assembleia realizam-se de dois em dois anos. A Assembleia é o órgão diretivo da OMI. A Assembleia determina o programa de trabalho e as votações sobre o orçamento, para o qual contribuem todos os membros. Além disso, 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 impacto 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. O quórum exigido para as reuniões da Assembleia é constituído pela maioria dos membros que não os membros associados.

1.3. Os atos previstos da Assembleia da OMI

De 25 de novembro a 4 de dezembro de 2019, durante a sua 31.^a sessão (A 31), a Assembleia da OMI deve adotar:

Alterações à utilização e colocação de material retrorrefletor nos meios de salvação;

Procedimentos de inspeção de navios pelo Estado do porto 2019; e ainda

Alterações às orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (orientações HSSC).

Os atos previstos têm por objetivo, respetivamente:

1. Atualizar os meios atuais de ensaio meteorológico dos materiais através da supressão de um dispositivo em arco de carbono obsoleto e raramente utilizado;
2. Atualizar os atuais procedimentos de inspeção de navios pelo Estado do porto, de 2017, fazendo referência às medidas adotadas subsequentemente pelos órgãos da OMI (a 30.^a sessão da Assembleia da OMI, as 72.^a, 73.^a e 74.^a sessões do Comité de Proteção do Meio Marinho e as 99.^a, 100.^a e 101.^a sessões do Comité de Segurança Marítima), bem como alterar os apêndices específicos 8 e 11 e introduzir um novo apêndice 18; e ainda
3. Atualizar as orientações do inquérito para refletirem as recentes alterações aos instrumentos obrigatórios, principalmente a Convenção da Gestão das Águas de Lastro, mas também alguns elementos da Convenção SOLAS e da Convenção MARPOL, como os respetivos espaços de categoria especial em navios de passageiros e as declarações de conformidade com o consumo de fuelóleo.

2. POSIÇÕES A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO

2.1. Alterações à Resolução A.658 (16) relativa à utilização e colocação de materiais retrorrefletores nos meios de salvação.

Na sua 101.^a sessão, o Comité de Segurança Marítima (CSM 101) lembrou que, na sua sessão anterior, tendo considerado o documento CSM 100/19/4, apresentado pelos Estados-Membros da UE e pela Comissão, que propunha alterações à Resolução A.658 (16) sobre a utilização e a colocação de materiais retrorrefletores nos meios de salvação, havia concordado com a supressão das palavras «arco de carbono», no ponto 4.10, e solicitado ao Secretariado da OMI

que elaborasse um projeto de resolução da Assembleia pertinente para aprovação na 101.^a sessão do CSM, tendo em vista a sua apresentação na A 31 para adoção (CSM 100/20, pontos 19.14 e 19.15). Foram expressas as opiniões segundo as quais a supressão do termo poderia tornar a disposição demasiado vaga.

O Comité, tendo reconhecido a possibilidade de as propostas pertinentes poderem ser apresentadas na A 31 para dar resposta às dúvidas supramencionadas, aprovou o projeto de resolução da Assembleia sobre as alterações à utilização e colocação de materiais retrorrefletores nos meios de salvação (Resolução A.658 [16]).

As alterações à Resolução A.658 (16) sobre a utilização e colocação de materiais retrorrefletores nos meios de salvação constam do anexo 27 do documento CSM 101/24 da OMI. O ponto 14.41 do relatório do CSM 101 (CSM 101/24) indica que a adoção das alterações está prevista no âmbito da 31.^a sessão da Assembleia da OMI (A.31).

2.2. Alterações aos procedimentos de inspeção de navios pelo Estado do porto, 2017 (resolução A.1119 [30])

Os procedimentos da OMI para a inspeção de navios pelo Estado do porto de 2017 (Resolução A.1119 [30]) contêm orientações sobre temas específicos como apêndices do documento principal. Na 5.^a sessão do Subcomité de Aplicação dos Instrumentos da OMI (III 5) foram acordadas revisões dos procedimentos de inspeção de navios pelo Estado do porto, nomeadamente no que se refere ao apêndice 2 relativo às orientações sobre a detenção de navios (ver documento da OMI III 5/15, n.º 5.34), que deverão ser posteriormente desenvolvidas no período entre sessões, com vista à apresentação no III 6 de um projeto de procedimentos para a inspeção de navios pelo Estado do porto, de 2019, juntamente com um projeto de resolução, para análise, antes da sua eventual apresentação direta na A 31 para apreciação com vista à sua adoção, sob reserva de aprovação pelos comités.

No decurso da sua 101.^a sessão, o Comité de Segurança Marítima (CSM 101) tomou nota da consulta, pelo III 5, do Subcomité do fator humano, da formação e da vigilância (HTW 6), na sua 6.^a sessão, para efeitos de revisão técnica e aconselhamento no III.6, sobre os projetos de alteração ao apêndice 8 (Orientações relativas aos PSCO no Código ISM) e ao apêndice 11 (Orientações relativas aos PSCO relativos à certificação de marítimos, tripulação e horas de descanso) dos Procedimentos de inspeção de navios pelo Estado do porto, de 2017 (Resolução A.1119 [30]). Na sua 101.^a sessão, o CSM concordou que a conclusão relevante do HTW 6 seja remetida para o III 6 para apreciação aquando da elaboração do projeto de resolução da Assembleia sobre os procedimentos de inspeção de navios pelo Estado do porto, de 2019. O Comité autorizou, então, o III 6 a comunicar o resultado dos seus trabalhos diretamente na 31.^a sessão da Assembleia (A.31), para adoção por essa assembleia (ver documento CSM 101/24 da OMI, ponto 10.15.3).

O III 6 procedeu à revisão e conclusão das alterações aos apêndices 7 e 11 supramencionados e, a pedido do CPMM 74, incluiu um novo apêndice 18 «Resolução CPMM.321 (74) sobre as orientações de 2019 para a inspeção de navios pelo Estado do porto no capítulo 3 do anexo VI da Convenção MARPOL», que está relacionada com o limite máximo do teor de enxofre de 2020 e com a proibição do transporte de fuelóleo não conforme para fins de combustão para propulsão ou funcionamento a bordo de um navio, a partir de 1 de março de 2020. O III 6 atualizou o apêndice 19 relativo à lista de instrumentos pertinentes para os procedimentos de inspeção de navios pelo Estado do porto, a fim de refletir a evolução posterior aos procedimentos de inspeção pelo Estado do porto de 2017.

O III 6 aprovou as alterações aos procedimentos de inspeção de navios pelo Estado do porto de 2017 e autorizou a sua transmissão à A31 para adoção. A revisão da resolução A.1119 (30) relativa aos procedimentos de inspeção de navios pelo Estado do porto consta do anexo XX do documento III 6/15 da OMI. O ponto XX do relatório III 6 (III 6/15) indica que a adoção das alterações está prevista no âmbito da 31.ª sessão da Assembleia da OMI (A.31).

2.3. Alterações às orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC) (Resolução A.1120 [30])

No decurso da sua 5.ª sessão, o Subcomité de aplicação dos instrumentos da OMI (III 5) lembrou que, na sua sessão anterior, havia criado o Grupo de Correspondência sobre a revisão das orientações relativas às vistorias ao abrigo do HSSC e a lista não exaustiva das obrigações no âmbito dos instrumentos pertinentes para o Código de Aplicação dos Instrumentos da OMI (Código III), a fim de continuar a atualizar as orientações relativas às vistorias para incluir os requisitos decorrentes das alterações aos instrumentos pertinentes da IMO que entram em vigor até 31 de dezembro de 2019, com vista à apresentação do projeto de alteração das orientações relativas às vistorias ao abrigo do HSSC na A.31 para adoção. Estas alterações incluem, no caso da Convenção SOLAS, espaços de categoria especial em navios de passageiros e no que se refere à MARPOL, declarações de conformidade com o consumo de combustível em relação à recolha de dados relativos aos gases com efeito de estufa (GEE). Na sua 101.ª sessão, que se seguiu, o Comité de Segurança Marítima (CSM 101) tomou nota dos resultados do III 5 e identificou algumas questões pendentes, tendo, em seguida, autorizado o III 6 a comunicar os resultados dos seus trabalhos diretamente à 31.ª sessão da Assembleia (A.31), para adoção por essa assembleia (ver documento CSM 101/24 da IMO, ponto 10.15.1).

O III 6 considerou as alterações às orientações do HSSC e autorizou a sua transmissão à A31 para adoção. As alterações à Resolução A.1120 (30) sobre as orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC) são estabelecidas no anexo XX do documento III 6/15 da OMI. O ponto XX do relatório III 6 (III 6/15) indica que a adoção das alterações está prevista no âmbito da 31.ª sessão da Assembleia da OMI (A.31).

2.4. Legislação pertinente e competências da UE nesta matéria

2.4.1. Alterações à utilização e colocação de materiais retrorrefletores nos meios de salvação

Os materiais retrorrefletores dos meios de salvação dizem respeito a equipamentos marítimos abrangidos pelo âmbito da Diretiva 2014/90/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, relativa aos equipamentos marítimos e que revoga a Diretiva 96/98/CE do Conselho². Os materiais retrorrefletores são objeto das disposições incluídas no Regulamento de Execução (UE) 2018/773 da Comissão, de 15 de maio de 2018, que indica as prescrições de conceção, construção e desempenho e as normas de ensaio para os equipamentos marítimos e que revoga o Regulamento de Execução (UE) 2017/306³. Em especial, faz-se referência no regulamento de execução à Resolução A.658 (16) da OMI sobre a «Utilização e colocação de materiais retrorrefletores nos meios de salvação». Qualquer alteração da resolução da OMI e das respetivas versões subsequentes terá, por conseguinte, um efeito direto nos requisitos do regulamento.

² JO L 257 de 28.8.2014, p. 146

³ JO L 133 de 30.8.2018, p. 1

2.4.2. *Alterações aos procedimentos de inspeção de navios pelo Estado do porto, 2017 (resolução A.1119 [30])*

A Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto⁴ (Diretiva PSC) diz respeito à aplicação, aos navios que escalem nos portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios. O objetivo da Diretiva PSC é reduzir o transporte marítimo feito por navios que não cumprem as normas nas águas sob jurisdição dos Estados-Membros. Os certificados e documentos, incluindo os livros de registo, são verificados pelos inspetores da PSC. Note-se que a Diretiva PSC exige que os Estados-Membros apliquem as orientações do Memorando de Acordo de Paris e não remete para as orientações da OMI, que se inspiram nas orientações do Memorando de Acordo de Paris, mas não são necessariamente idênticas a estas. Por conseguinte, este domínio é da competência da UE, mas os efeitos jurídicos das orientações PSC da OMI sobre a legislação da UE são, quando muito, indiretos.

2.4.3. *Alterações às orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC) (Resolução A.1120 [30])*

O Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios⁵, estabelece medidas que devem ser cumpridas pelas organizações encarregadas da inspeção, vistoria e certificação de navios, tendo em vista o cumprimento das convenções internacionais sobre segurança marítima e prevenção da poluição marinha, favorecendo simultaneamente o objetivo da livre prestação de serviços. No anexo do referido regulamento, o critério B 7 k) estabelece que:

“A organização reconhecida deve garantir que:

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.”

Qualquer alteração da resolução da OMI e das suas versões subsequentes terá, por conseguinte, um efeito direto nos requisitos do Regulamento (CE) n.º 391/2009.

2.4.4. *Competência da UE*

As alterações à Resolução A.658 (16) relativa à utilização e colocação de materiais retrorrefletores nos meios de salvação afetarão a legislação da UE através da aplicação da 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 (Reformulação)⁶.

⁴ JO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

⁵ JO L 131 de 28.5.2009, p. 11.

⁶ JO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

A aplicação da Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto baseia-se nos procedimentos para a inspeção de navios pelo Estado do porto e nas instruções (orientações) do Memorando de Acordo de Paris (MOU) conforme estabelecido nos anexos I e VI, respetivamente. Os procedimentos da OMI para a inspeção de navios pelo Estado do porto e as suas alterações podem influenciar a evolução das orientações do MOU e, por conseguinte, podem ter um efeito direto na aplicação da Diretiva 2009/16/CE.

As orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC) são um requisito nos termos do Regulamento (CE) n.º 391/2009. Qualquer alteração das orientações relativas às vistorias afetarà a legislação da UE através da aplicação do Regulamento (CE) n.º 391/2009.

3. BASE JURÍDICA

3.1. Base jurídica processual

3.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê decisões que definem «as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo.»

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE aplica-se independentemente de a União ser membro da instância ou parte no acordo em causa⁷.

A noção de «atos que produzam efeitos jurídicos» engloba os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de direito internacional que regem a instância em questão. Esta noção 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»⁸.

3.1.2. 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 Assembleia da OMI é chamada a adotar constituem atos com efeitos jurídicos. Os atos previstos podem influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE, nomeadamente:

1. a Diretiva 2009/45/CE relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros. O artigo 6.º, n.º 2, alínea a), subalínea i), da referida diretiva estabelece que os navios de passageiros novos da Classe A devem satisfazer integralmente as prescrições da Convenção SOLAS de 1974, na sua última redação;
2. a Diretiva 2009/16/CE relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto. O artigo 15.º exige que os Estados-Membros assegurem que os seus inspetores sigam os procedimentos

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

⁸ Processo C-399/12 - Alemanha/Conselho (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 61-64.

e orientações especificados no anexo VI. Estas orientações são estabelecidas pelo MOU. As alterações aos procedimentos da OMI para a inspeção de navios pelo Estado do porto, de 2017, podem repercutir-se na evolução das orientações do MOU e, por conseguinte, ter efeitos na aplicação da referida diretiva. Note-se que o Subcomité III da OMI debateu as alterações do ponto da ordem do dia «Medidas para harmonizar as atividades e os procedimentos relativos à inspeção de navios pelo Estado do porto a nível mundial».

3. Regulamento (CE) n.º 391/2009 relativo às regras comuns para a inspeção de navios. As orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC) são um requisito nos termos deste Regulamento. O critério B7, alínea k), do anexo I estabelece que:

«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;

Por conseguinte, as alterações às orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação afetariam a legislação da UE através da aplicação do Regulamento (CE) n.º 391/2009.

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

Por conseguinte, o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE constitui a base jurídica processual da decisão proposta.

3.2. Base jurídica material

3.2.1. Princípios

A base jurídica material 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 adotada uma posição em nome da União. Se o ato previsto prosseguir duas finalidades ou tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como sendo principal e a outra apenas acessória, a decisão a adotar ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, a saber, a exigida pela finalidade ou pela componente principal ou preponderante.

3.2.2. 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.

3.3. Conclusão

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

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, durante a 31.ª sessão da Assembleia da OMI, sobre a adoção de alterações à Resolução A.658 (16) relativa à utilização e colocação de materiais retrorrefletores nos meios de salvação, aos procedimentos para a inspeção de navios pelo Estado do porto de 2017 (Resolução A.1119 [30]) e às orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC) (Resolução A.1120 [30])

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») («o Acordo») entrou em vigor em 17 de março de 1958.
- (2) 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.
- (3) Na sua 31.ª sessão, que decorrerá de 25 de novembro a 5 de dezembro de 2019, a Assembleia da OMI deverá adotar alterações à Resolução A.658 (16) relativa à utilização e colocação de materiais retrorrefletores nos meios de salvação, aos procedimentos para a inspeção de navios pelo Estado do porto de 2017 (Resolução A.1119 [30]) e às orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC) (Resolução A.1120 [30]).
- (4) É conveniente estabelecer a posição a adotar em nome da União na OMI, uma vez que as alterações adotadas à Resolução A.658 (16) relativa à utilização e colocação de materiais retrorrefletores nos meios de salvação, aos procedimentos para a inspeção de navios pelo Estado do porto de 2017 (Resolução A.1119 [30]) e às orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC), (resolução A.1120 [30]) são suscetíveis de influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da União, nomeadamente a Diretiva 2009/45/CE do

Parlamento Europeu e do Conselho relativa às regras e normas de segurança para os navios de passageiros⁹, a Diretiva 2009/16/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à inspeção de navios pelo Estado do porto¹⁰ e o Regulamento (CE) n.º 391/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativo às regras comuns para as organizações de vistoria e inspeção de navios¹¹.

- (5) Na sua 101.ª sessão, que decorreu em Londres, de 5 a 14 de junho de 2019, o Comité de Segurança Marítima (CSM 101) lembrou que, na sua sessão anterior, tendo considerado o documento CSM 100/19/4 que propõe alterações à Resolução A.658 (16) relativa à utilização e colocação de materiais retrorrefletores nos meios de salvação, havia concordado com a supressão das palavras «arco de carbono» no ponto 4.10 e solicitado ao Secretariado da OMI que elaborasse um projeto de resolução da Assembleia pertinente para aprovação na 101.ª sessão do CSM, com vista à apresentação na 31.ª Assembleia (A 31) para adoção (CSM 100/20, pontos 19.14 e 19.15). Em seguida, o Comité aprovou o projeto de resolução da Assembleia sobre as alterações relativas à utilização e colocação de materiais retrorrefletores nos meios de salvação (Resolução A.658 [16]).
- (6) A 5.ª sessão do Subcomité para a Aplicação dos Instrumentos da OMI (III 5), que decorreu em Londres, de 24 a 28 de setembro de 2018, deu o seu acordo a determinadas revisões dos procedimentos de inspeção de navios pelo Estado do porto de 2017, nomeadamente no que se refere ao apêndice 2 relativo às orientações sobre a detenção de navios, a desenvolver no período entre sessões, com vista à apresentação de um projeto de procedimentos para a inspeção de navios pelo Estado do porto, de 2019, juntamente com um projeto de resolução, para o III 6, reunido em Londres, de 1 a 5 de julho de 2019, para análise, antes da eventual apresentação diretamente na A 31 para apreciação com vista à sua adoção, sob reserva de aprovação pelos comités.
- (7) Na 101.ª sessão do CSM, o comité autorizou o III 6 a comunicar o resultado dos seus trabalhos diretamente à 31.ª sessão da Assembleia (A.31), para adoção pela mesma assembleia. O III 6 examinou e concluiu as alterações aos procedimentos de inspeção pelo Estado do porto, de 2019 e, na sequência de um pedido apresentado pelo Comité para a Proteção do Meio Marinho, na sua 74.ª sessão, realizada em Londres, de 13 a 17 de maio de 2019, incluiu um novo apêndice 18 «Resolução CPMM.321 (74) sobre as orientações de 2019 para a inspeção de navios pelo Estado do porto no capítulo 3 do anexo VI da Convenção MARPOL». O III 6 aprovou as alterações aos procedimentos de inspeção de navios pelo Estado do porto, de 2017, e autorizou a sua transmissão à A 31 para adoção.
- (8) No III 5, o subcomité recordou que, na sua sessão anterior, tinha criado o grupo de correspondência para a revisão das orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC) e da lista não exaustiva das obrigações no âmbito dos instrumentos pertinentes para o Código de Aplicação dos Instrumentos da OMI (Código III), a fim de continuar a atualizar as orientações relativas às vistorias para incluir os requisitos decorrentes das alterações aos instrumentos pertinentes da IMO que entraram em vigor até 31 de dezembro de 2019, com vista à apresentação do projeto de alteração das orientações relativas às vistorias

⁹ JO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

¹⁰ JO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

¹¹ JO L 131 de 28.5.2009, p. 11.

ao abrigo do HSSC na A 31 para adoção. Na 101.^a sessão do CSM, o comité tomou nota dos resultados do III 5, tendo identificado algumas questões pendentes e autorizado subsequentemente o III 6 a comunicar os resultados dos seus trabalhos diretamente à 31.^a sessão da Assembleia (A.31), para adoção pela mesma assembleia. O III 6 considerou as alterações às orientações do HSSC e autorizou a sua transmissão à A31 para adoção.

- (9) A posição da União deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros da OMI, agindo conjuntamente no interesse da União

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar, em nome da União, na 31.^a sessão da Assembleia da OMI, consiste em dar o seu acordo à adoção de alterações:

- (a) à Resolução A.658 (16) relativa à utilização e colocação de materiais retrorrefletores nos meios de salvação, conforme consta do anexo 27 do documento CSM 101/24;
- (b) aos Procedimentos de inspeção de navios pelo Estado do porto de 2017 (Resolução A.1119 [30]), conforme estabelecido no anexo XX documento III 6/15; e ainda
- (c) às Orientações relativas às vistorias no âmbito do sistema harmonizado de vistoria e certificação (HSSC) (Resolução A.1120 [30]), Certificação (HSSC), de 2015 (Resolução A.1104 [29]), conforme consta do anexo XX do documento III 6/15.

Artigo 2.º

- 1. A posição referida no artigo 1.º deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do Comité, agindo conjuntamente no interesse da União.
- 2. Podem ser acordadas alterações menores à posição a que se refere o artigo 1.º, sem que seja necessária uma nova decisão do Conselho.

Artigo 3.º

A presente decisão entra em vigor no dia da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*