COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 7.3.2022
COM(2022) 88 final

2022/0062 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale cu ocazia celei de a 105-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă și a celei de a 46-a sesiuni a Comitetului de facilitare, în ceea ce privește adoptarea unei rezoluții privind standardele de performanță pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare, care revizuiește rezoluția MSC.149(77), și a unor amendamente la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional (FAL)

EXPUNERE DE MOTIVE

1. OBIECTUL PROPUNERII

Prezenta propunere se referă la o decizie de stabilire a poziției care trebuie adoptată în numele Uniunii cu ocazia celei de a 105-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al Organizației Maritime Internaționale (MSC 105), care se va desfășura în perioada 20-29 aprilie 2022, și cu ocazia celei de a 46-a sesiuni a Comitetului de facilitare al Organizației Maritime Internaționale (FAL 46), care se va desfășura în perioada 9-13 mai 2022.

În cadrul MSC 104 s-a avut în vedere adoptarea, cu ocazia MSC 105, a unei rezoluții a MSC privind standardele de performanță pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare, care să revizuiască rezoluția MSC.149 (77).

În cadrul FAL 45 s-a avut în vedere adoptarea, cu ocazia FAL 46, a unor amendamente la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional (FAL).

2. CONTEXTUL PROPUNERII

2.1. Convenția privind Organizația Maritimă Internațională

Convenția privind Organizația Maritimă Internațională (OMI) instituie OMI. Scopul OMI este de a oferi un forum de cooperare în domeniul reglementărilor și al practicilor referitoare la aspectele tehnice de toate tipurile care afectează transportul maritim în cadrul comerțului internațional. De asemenea, OMI urmărește să încurajeze adoptarea generală a celor mai înalte standarde posibile în materie de siguranță maritimă, de eficiență a navigației și de prevenire și control al poluării marine cauzate de nave, promovând condiții de concurență echitabile. Totodată, ea își propune să abordeze și aspectele administrative și juridice conexe.

Convenția a intrat în vigoare la 17 martie 1958.

Toate statele membre sunt părți la Convenție. Uniunea nu este parte la convenție.

Toate statele membre sunt părți la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional (FAL), adoptată la 9 aprilie 1965, care a intrat în vigoare la 5 martie 1967. Uniunea nu este parte la FAL.

2.2. Organizația Maritimă Internațională

Organizația Maritimă Internațională (OMI) este agenția specializată a Organizației Națiunilor Unite responsabilă cu siguranța și securitatea transportului maritim și cu prevenirea poluării marine de către nave. Aceasta este autoritatea mondială responsabilă cu stabilirea standardelor în ceea ce privește siguranța, securitatea și performanța de mediu a transportului maritim internațional. Rolul său principal constă în crearea unui cadru de reglementare echitabil și eficace pentru industria transportului maritim, care să fie adoptat și pus în aplicare la nivel mondial.

OMI este deschisă tuturor statelor și toate statele membre ale UE sunt membre ale OMI. Relațiile dintre UE și OMI se bazează, în special, pe Acordul din 1974 de cooperare și colaborare între Organizația Interguvernamentală Consultativă pentru Navigație Maritimă (IMCO) și Comisia Comunităților Europene.

Comitetul pentru siguranță maritimă al OMI este alcătuit din toți membrii OMI și se întrunește cel puțin o dată pe an. El examinează toate chestiunile care intră în domeniul de

competență al organizației, cum ar fi mijloacele de asigurare a navigației, construirea și echiparea navelor, dotarea cu echipaj, în măsura în care aceasta are un impact asupra siguranței, normele pentru prevenirea coliziunilor, manipularea încărcăturilor periculoase, procedurile și cerințele referitoare la siguranța maritimă, informațiile hidrografice, jurnalele de bord și registrele de navigație, anchetele privind accidentele maritime, salvarea de bunuri și de persoane, precum și orice alte chestiuni care afectează în mod direct siguranța maritimă.

Comitetul de facilitare al OMI este alcătuit din toți membrii OMI și se întrunește cel puțin o dată pe an. El tratează aspecte legate de facilitarea traficului maritim internațional, inclusiv sosirea, șederea și plecarea navelor, a persoanelor și a mărfurilor din porturi. De asemenea, comitetul abordează tranzacțiile electronice, inclusiv conceptul de ghișeu unic, și urmărește să asigure un echilibru adecvat între reglementarea și facilitarea comerțului maritim internațional.

Atât Comitetul pentru siguranță maritimă, cât și Comitetul de facilitare ale OMI asigură echipamentele tehnice pentru îndeplinirea oricăror sarcini care le-au fost atribuite de Convenția OMI, de Adunarea OMI sau de Consiliul OMI ori a oricărei sarcini din domeniul sus-menționat care ar putea să le fie atribuită de către orice alt instrument internațional sau în temeiul unui astfel de instrument și care a fost acceptată de OMI. Deciziile Comitetului pentru siguranță maritimă și ale Comitetului de facilitare, precum și ale organismelor lor subsidiare, sunt adoptate cu majoritatea membrilor acestora.

2.3. Actul avut în vedere al Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI

În perioada 20-29 aprilie 2022, MSC 105 urmează să adopte un proiect de rezoluție MSC privind standardele de performanță pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare, care revizuiește rezoluția MSC.149(77).

Scopul rezoluției avute în vedere este de a îmbunătăți standardele de performanță adoptate anterior, prin Rezoluția MSC.149 (77), pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare.

2.4. Actul avut în vedere al Comitetului de facilitare al OMI

În perioada 9-13 mai 2022, FAL 46 urmează să adopte amendamente la Convenția FAL. Scopul amendamentelor avute în vedere este de a revizui și de a actualiza anexa la Convenția FAL, pentru a apropia această anexă de cerințele Regulamentului (UE) 2019/1239 și de normele comerciale convenite pentru punerea în aplicare a acestuia din urmă, și anume prin impunerea obligativității transmiterii electronice prin intermediul unui ghișeu unic, prin evitarea repetării elementelor de date, prin împiedicarea utilizării de formulare pe hârtie pentru transmiterea informațiilor și prin renunțarea la cerința privind semnătura manuală.

3. POZIȚIA CARE TREBUIE ADOPTATĂ ÎN NUMELE UNIUNII

3.1. Rezoluția MSC privind standardele de performanță pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare, care revizuiește rezoluția MSC.149(77)

În cadrul celei de a 8-a sesiuni a Subcomitetului pentru navigație, comunicații și căutare și salvare (NCSR 8), care a avut loc în mod virtual în perioada 19-23 aprilie 2021, subcomitetul a convenit asupra unui proiect de rezoluție MSC privind standardele de performanță pentru

aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare, care revizuiește rezoluția MSC 149(77), în vederea aprobării acestuia de către MSC 104 și a adoptării ulterioare de către MSC 105.

MSC 104 a aprobat amendamentele avute în vedere, punctul 12.8.2.9 din raportul MSC 104 (MSC 104/18) indicând faptul că adoptarea amendamentelor este prevăzută pentru MSC 105.

În cadrul NCSR 8, poziția Uniunii a fost de a sprijini propunerile CIRM (NCSR 8/6/2) și Japoniei (NCSR 8/6/4) de modificare a rezoluției MSC.149(77) privind standardele de performanță pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare, în scopul luării în considerare a interpretării unificate convenite în cadrul NCSR 7 și al propunerii ca documentul NCSR 8/6/4 (Japonia) să fie utilizat ca bază pentru modificarea rezoluției.

Uniunea trebuie să sprijine aceste amendamente, deoarece ele vor îmbunătăți standardele de performanță adoptate anterior, prin Rezoluția MSC 149(77), pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare, în scopul asigurării modernizării Sistemului mondial pentru caz de sinistru și pentru siguranța navigației pe mare (GMDSS) și al includerii interpretării unificate în ceea ce privește datele de valabilitate ale bateriilor pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare.

3.2. Amendamente la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional (FAL)

În cadrul celei de a 42-a sesiuni ale sale, FAL a aprobat un nou obiectiv privind „Reexaminarea și actualizarea anexei la Convenția FAL”, cu scopul de a consolida dispozițiile referitoare la transmiterea electronică a informațiilor, pentru a include o obligație clară ca autoritățile publice să introducă un ghișeu unic, pentru a introduce principiul „unei singure raportări”, pentru a impune utilizarea Compendiului OMI privind facilitarea și tranzacțiile electronice pentru a asigura armonizarea definițiilor datelor, a clarifica funcțiile formularelor FAL în contextul transmiterii electronice și a renunța la cerința unei semnături manuale. Noul obiectiv a fost inclus în agenda sa bienală pentru 2018-2019 și în agenda provizorie pentru FAL 43, anul de finalizare avut în vedere fiind 2021. În acest sens, FAL 42 a decis să instituie un Grup de corespondență pentru reexaminarea și actualizarea anexei la Convenția FAL, sub coordonarea Franței, și i-a încredințat acestui stat membru sarcina de a iniția o reexaminare a anexei la Convenția FAL și de a formula proiecte de amendamente care să fie examinate pe mai departe de FAL 43.

FAL 43 a aprobat activitatea grupului de corespondență și a decis, printre altele, că:

- practica recomandată privind instituirea unui ghișeu unic trebuie adusă la nivel de standard;
- definiția ghișeului unic trebuie să fie o definiție generică;
- Compendiul OMI nu trebuie să facă parte din anexa la Convenția FAL, ci mai degrabă trebuie să existe doar o trimitere la acesta;
- în lista echipajului nu trebuie inclusă cerința de a deține viză (dacă este necesară) pentru permisul de coborâre pe uscat;
- instituirea de comitete de facilitare naționale trebuie să rămână o practică recomandată;

- erau necesare discuții suplimentare pentru a stabili dacă elementele de date menționate în anexa la Convenția FAL trebuie să rămână enumerate în funcție de formalitate sau dacă trebuie inclusă o listă globală într-un apendice.

De asemenea, comitetul a aprobat reinstituirea Grupului de corespondență pentru reexaminarea și actualizarea anexei la Convenția FAL, sub coordonarea Franței.

FAL 44 a aprobat utilizarea unei liste principale consolidate de date în apendicele la anexa la Convenția FAL și a convenit să fuzioneze într-un singur standard standardele existente referitoare la cerințele de autentificare pentru fiecare dintre declarațiile din anexa la Convenția FAL. În plus, comitetul a aprobat reinstituirea Grupului de corespondență pentru reexaminarea și actualizarea anexei la Convenția FAL, sub coordonarea Franței, și a convenit să prelungească perioada de finalizare avută în vedere până în 2023.

FAL 45 a aprobat amendamentele avute în vedere pentru anexa la Convenția FAL, punctul 4.17 din raportul FAL (FAL 45/22) indicând faptul că adoptarea acestor amendamente este prevăzută pentru FAL 46.

În cadrul FAL 42, poziția Uniunii a fost de a sprijini propunerea Turciei (FAL 42/14) de instituire a unui nou obiectiv privind „Reexaminarea și actualizarea anexei la Convenția FAL”. În plus, deciziile luate cu ocazia FAL 43, FAL 44 și FAL 45 au fost conforme cu pozițiile Uniunii.

Prin urmare, Uniunea trebuie să sprijine aceste amendamente, deoarece ele vor apropia anexa la Convenția FAL de cerințele Regulamentului (UE) 2019/1239 și vor adopta normele comerciale convenite pentru punerea în aplicare a acestuia din urmă, și anume impunerea obligativității transmiterii electronice prin intermediul unui ghișeu unic, evitarea repetării elementelor de date, împiedicarea utilizării de formulare pe hârtie pentru transmiterea informațiilor și renunțarea la cerința privind semnăturile manuale.

3.3. Legislația și competența relevante ale UE

3.3.1. Rezoluția MSC privind standardele de performanță pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare, care revizuiește rezoluția MSC.149(77)

Aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare fac obiectul Directivei 2014/90/UE privind echipamentele maritime, deoarece sunt incluse ca articolul 5.17 în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/1158 al Comisiei din 22 iunie 2021 privind cerințele de proiectare, construcție și performanță, precum și standardele de încercare pentru echipamentele maritime și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/1170[1]. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/1158 face trimitere la Rezoluția MSC.149(77) a OMI privind adoptarea standardelor de performanță revizuite pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare.

Prin urmare, standardele de performanță pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare care urmează să fie adoptate în cadrul MSC 105 vor afecta cerințele aplicabile în temeiul Directivei 2014/90/UE.

[1] JO L 254, 16.7.2021, p. 1.

3.3.2. Amendamente la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional (FAL)

Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 octombrie 2010 privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre și de abrogare a Directivei 2002/6/CE[2] („Directiva privind formalitățile de raportare") urmărește să simplifice și să armonizeze procedurile administrative aplicate transportului maritim, prin introducerea standardului de transmitere electronică a informațiilor și prin raționalizarea formalităților de raportare. Articolul 7 din directivă impune statelor membre ale Uniunii să accepte formularele FAL pentru îndeplinirea formalităților de raportare. Directiva definește „formularele FAL" la articolul 2 litera (c) ca fiind „*formularele standardizate prevăzute în Convenția FAL*". În plus, lista formularelor FAL este prevăzută în partea B din anexa la Directiva 2010/65/UE.

În 2019, UE a adoptat Regulamentul (UE) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a unui mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim și de abrogare a Directivei 2010/65/UE[3] („Regulamentul EMSWe"). Acest regulament a intrat în vigoare, dar se va aplica abia de la 15 august 2025. În contextul acestui nou cadru se fac pași importanți în direcția reducerii în continuare a sarcinilor administrative și a sporirii eficienței și atractivității transportului maritim. El prevede crearea unui mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim (EMSWe) cu un set de date comun, interfețe de raportare armonizate și aplicarea principiului „unei singure raportări". „Setul de date EMSWe" este definit la articolul 2 punctul 8 din regulament ca fiind „*lista completă a elementelor de date care decurg din obligațiile de raportare*". Obligațiile de raportare sunt incluse în anexa la regulament și includ toate formularele FAL din partea B a acesteia. Mai mult, articolul 3 alineatul (3) al treilea paragraf din regulament prevede că „*[a]tunci când evaluează dacă anumite elemente de date urmează să fie incluse în setul de date EMSWe, Comisia ia în considerare preocupările legate de siguranță, precum și principiile Convenției FAL, și anume principiul de a solicita numai raportarea informațiilor esențiale și menținerea numărului de elemente la minimum*".

Prin urmare, amendamentele la anexa la Convenția FAL care urmează să fie adoptate în cadrul FAL 46 vor afecta aplicarea normelor menționate anterior ale Directivei 2010/65/UE și, de la data la care devine aplicabil, ale Regulamentului (UE) 2019/1239.

3.3.3. Competența UE

Rezoluția MSC privind standardele de performanță pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare, care revizuiește rezoluția MSC.149(77), ar afecta legislația Uniunii, în special aplicarea Directivei 2014/90/UE.

Amendamentele la anexa la Convenția FAL ar afecta legislația Uniunii, în special aplicarea Directivei 2010/65/UE și, de la data la care devine aplicabil, a Regulamentului (UE) 2019/1239.

Prin urmare, Uniunea are competență exclusivă în temeiul articolului 3 alineatul (2) ultima teză din TFUE și, astfel, este necesar să se stabilească poziția Uniunii privind actele de adoptare a amendamentelor menționate mai sus.

[2] JO L 283, 29.10.2010, p. 1.
[3] JO L 198, 25.7.2019, p. 64.

4. TEMEIUL JURIDIC

4.1. Temeiul juridic procedural

4.1.1. Principii

Articolul 218 alineatul (9) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (TFUE) prevede posibilitatea adoptării unor decizii de stabilire „*a pozițiilor care trebuie adoptate în numele Uniunii în cadrul unui organism creat printr-un acord, în cazul în care acest organism trebuie să adopte acte cu efecte juridice, cu excepția actelor care modifică sau completează cadrul instituțional al acordului.*”

Articolul 218 alineatul (9) din TFUE se aplică indiferent dacă Uniunea este sau nu membră a organismului în cauză sau parte la acordul respectiv[4].

Conceptul de „*acte cu efecte juridice*” include actele care au efecte juridice în temeiul normelor de drept internațional aplicabile organismului în cauză. Sunt, de asemenea, incluse instrumentele care nu au un caracter obligatoriu în temeiul dreptului internațional, dar care „*au vocația de a influența în mod decisiv conținutul reglementării adoptate de legiuitorul Uniunii*”[5].

4.1.2. Aplicarea la cazul în discuție

Comitetul pentru siguranță maritimă și Comitetul de facilitare ale OMI sunt organisme create printr-un acord, și anume prin Convenția privind Organizația Maritimă Internațională.

Actele pe care sunt invitate să le adopte aceste comitete ale OMI sunt acte cu efecte juridice. Actele avute în vedere au vocația de a influența în mod decisiv conținutul următoarelor acte legislative ale UE:

– Directiva 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 2014 privind echipamentele maritime și de abrogare a Directivei 96/98/CE a Consiliului. Acest lucru se datorează faptului că aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare fac obiectul Directivei 2014/90/UE privind echipamentele maritime, deoarece sunt incluse ca articolul 5.17 în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2021/1158 al Comisiei privind cerințele de proiectare, construcție și performanță, precum și standardele de încercare pentru echipamentele maritime și de abrogare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2020/1170.

– Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 octombrie 2010 privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre și de abrogare a Directivei 2002/6/CE și, de la data la care devine aplicabil, Regulamentul (UE) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a unui mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim și de abrogare a Directivei 2010/65/UE (Regulamentul EMSWe). Acest lucru se datorează faptului că articolul 7 din directivă impune statelor membre ale Uniunii să accepte formularele FAL pentru îndeplinirea formalităților de raportare, în timp ce articolul 3 din Regulamentul (UE) 2019/1239 prevede că „*[a]tunci când evaluează dacă anumite elemente de date urmează să fie incluse în setul de date EMSWe, Comisia ia în considerare preocupările legate de siguranță, precum și principiile Convenției FAL, și anume*

[4] Cauza C-399/12, Germania/Consiliul (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punctul 64.

[5] Cauza C-399/12, Germania/Consiliul (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, punctele 61-64.

principiul de a solicita numai raportarea informațiilor esențiale și menținerea numărului de elemente la minimum”.

Prin urmare, adoptarea

– rezoluției MSC privind standardele de performanță pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare, care revizuiește rezoluția MSC.149(77),

și a amendamentelor la

– anexa la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional (FAL)

ar afecta legislația Uniunii, în special Directiva 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 2014 privind echipamentele maritime și de abrogare a Directivei 96/98/CE a Consiliului, Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 octombrie 2010 privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre și de abrogare a Directivei 2002/6/CE și, de la data la care devine aplicabil, Regulamentul (UE) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a unui mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim și de abrogare a Directivei 2010/65/UE (Regulamentul EMSWe).

Actele avute în vedere nu completează și nu modifică cadrul instituțional al acordului.

Prin urmare, temeiul juridic procedural al deciziei propuse este articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

4.2. Temeiul juridic material

4.2.1. Principii

Temeiul juridic material al unei decizii adoptate în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE depinde în primul rând de obiectivul și de conținutul actului avut în vedere cu privire la care se adoptă o poziție în numele Uniunii. În cazul în care actul avut în vedere urmărește două obiective sau include două elemente, iar unul dintre aceste obiective sau elemente poate fi identificat ca fiind obiectivul sau elementul principal, iar celălalt obiectiv sau element are mai degrabă un caracter accesoriu, decizia adoptată în temeiul articolului 218 alineatul (9) din TFUE trebuie să se întemeieze pe un singur temei juridic material, respectiv cel impus de obiectivul sau de elementul principal sau predominant.

4.2.2. Aplicarea la cazul în discuție

Obiectivul principal și conținutul actului avut în vedere se referă la transportul maritim. Prin urmare, temeiul juridic material al propunerii de decizie este articolul 100 alineatul (2) din TFUE.

4.3. Concluzie

Temeiul juridic al deciziei propuse trebuie să fie articolul 100 alineatul (2) din TFUE coroborat cu articolul 218 alineatul (9) din TFUE.

2022/0062 (NLE)

Propunere de

DECIZIE A CONSILIULUI

privind poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii Europene în cadrul Organizației Maritime Internaționale cu ocazia celei de a 105-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă și a celei de a 46-a sesiuni a Comitetului de facilitare, în ceea ce privește adoptarea unei rezoluții privind standardele de performanță pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare, care revizuiește rezoluția MSC.149(77), și a unor amendamente la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional (FAL)

CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 100 alineatul (2), coroborat cu articolul 218 alineatul (9),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

întrucât:

(1) Convenția privind Organizația Maritimă Internațională („OMI”) a intrat în vigoare la 17 martie 1958.

(2) OMI este o agenție specializată a Organizației Națiunilor Unite, responsabilă cu siguranța și securitatea transportului maritim și cu prevenirea poluării maritime și atmosferice de către nave. Toate statele membre ale Uniunii sunt membre ale OMI. Uniunea nu este membră a OMI.

(3) În conformitate cu articolul 28 litera (b) din Convenția privind OMI, Comitetul pentru siguranță maritimă asigură echipamentele tehnice pentru îndeplinirea oricăror sarcini care i-au fost atribuite conform convenției respective de către Adunarea OMI sau de către Consiliul OMI sau a oricăror sarcini care intră în domeniul de aplicare a articolului respectiv, care pot fi atribuite Comitetului pentru siguranță maritimă în temeiul oricărui alt instrument internațional și care sunt acceptate de către OMI.

(4) În conformitate cu articolul 48 litera (a) din Convenția privind OMI, Comitetul de facilitare poate adopta amendamente la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional (FAL)[1]. Toate statele membre sunt părți la Convenția FAL. Uniunea nu este parte la convenția respectivă.

(5) În cadrul celei de a 105-a sesiuni ale sale, care va avea loc în perioada 20-29 aprilie 2022, Comitetul pentru siguranță maritimă urmează să aprobe o rezoluție privind standardele de performanță pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare, care revizuiește rezoluția MSC.149(77).

[1] Convenția FAL a intrat în vigoare la 5 martie 1967.

(6) În cadrul celei de a 46-a sesiuni ale sale, care va avea loc în perioada 9-13 mai 2022, Comitetul de facilitare urmează să adopte amendamente la anexa la Convenția FAL.

(7) Este oportun să se stabilească poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 105-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă, deoarece rezoluția MSC avută în vedere privind standardele de performanță pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare, care revizuiește rezoluția MSC.149(77), va avea vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii, și anume Directiva 2014/90/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 2014 privind echipamentele maritime și de abrogare a Directivei 96/98/CE a Consiliului[2].

(8) Adoptarea rezoluției MSC privind standardele de performanță pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare, care revizuiește rezoluția MSC.149(77), ar îmbunătăți standardele de performanță adoptate anterior pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare. Prin urmare, Uniunea trebuie să sprijine rezoluția, deoarece aceasta este menită să asigure modernizarea Sistemului mondial pentru caz de sinistru și pentru siguranța navigației pe mare (GMDSS) și să includă interpretarea unificată în ceea ce privește datele de valabilitate ale bateriilor pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare.

(9) Este oportun să se stabilească poziția care trebuie luată în numele Uniunii în cadrul celei de a 46-a sesiuni a Comitetului de facilitare, deoarece amendamentele avute în vedere pentru anexa la Convenția FAL vor avea vocația de a influența în mod decisiv conținutul legislației Uniunii, și anume Directiva 2010/65/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 20 octombrie 2010 privind formalitățile de raportare aplicabile navelor la sosirea în și/sau la plecarea din porturile statelor membre și de abrogare a Directivei 2002/6/CE[3] și, de la data la care devine aplicabil, Regulamentul (UE) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a unui mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim și de abrogare a Directivei 2010/65/UE (Regulamentul EMSWe)[4].

(10) Amendamentele la anexa la Convenția FAL ar apropia anexa la Convenția FAL de cerințele Regulamentului (UE) 2019/1239 și de normele comerciale convenite pentru punerea în aplicare a acestuia din urmă, și anume prin impunerea obligativității transmiterii electronice prin intermediul unui ghișeu unic, prin evitarea repetării elementelor de date, prin împiedicarea utilizării de formulare pe hârtie pentru transmiterea informațiilor și prin renunțarea la cerința privind semnăturile manuale.

(11) Poziția Uniunii trebuie să fie exprimată de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Comitetului pentru siguranță maritimă și ale Comitetului de facilitare ale OMI, acționând împreună,

---

2 JO L 257, 28.8.2014, p. 146.
3 JO L 283, 29.10.2010, p. 1.
4 JO L 198, 25.7.2019, p. 64.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 105-a sesiuni a Comitetului pentru siguranță maritimă al Organizației Maritime Internaționale („OMI”) este de a-și da acordul cu privire la adoptarea rezoluției MSC privind standardele de performanță pentru aparatele radiotelefonice portabile de emisie-recepție în bandă VHF pentru ambarcațiuni de salvare, care revizuiește rezoluția MSC.149(77).

Articolul 2

Poziția care trebuie adoptată în numele Uniunii în cadrul celei de a 46-a sesiuni a Comitetului de facilitare al OMI este de a-și da acordul cu privire la adoptarea amendamentelor la anexa la Convenția privind facilitarea traficului maritim internațional („Convenția FAL”).

Articolul 3

1. Poziția menționată la articolul 1 se exprimă de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Comitetului pentru siguranță maritimă al OMI, acționând împreună.
2. Poziția menționată la articolul 2 se exprimă de statele membre ale Uniunii care sunt membre ale Comitetului de facilitare al OMI, acționând împreună.

Articolul 4

Prezenta decizie se adresează statelor membre.

Adoptată la Bruxelles,

Pentru Consiliu
Președintele