COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 7.3.2022
COM(2022) 88 final

2022/0062 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, na 105.ª sessão do Comité de Segurança Marítima e na 46.ª sessão do Comité de Facilitação, sobre a adoção de uma resolução sobre normas de desempenho para aparelhos portáteis VHF de radiotelefonia bidirecional para embarcações de sobrevivência, que revê a Resolução MSC.149 (77), bem como de alterações à Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL)

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 105.ª sessão do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (MSC 105), que se realizará de 20 a 29 de abril de 2022, e na 46.ª sessão do Comité de Facilitação da Organização Marítima Internacional (FAL 46), que decorrerá de 9 a 13 de maio de 2022.

Na 104.ª sessão do MSC, foi prevista a adoção, na sua 105.ª sessão, de uma resolução deste comité sobre normas de desempenho para aparelhos portáteis de radiotelefonia bidirecional de frequência muito alta para embarcações de sobrevivência (VHF), que revê a Resolução MSC.149 (77).

Na 45.ª sessão do FAL, foi prevista a adoção, no FAL 46, de alterações à Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL).

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 de 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 nesta Convenção.

Todos os Estados-Membros são partes na Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL), que foi adotada em 9 de abril de 1965 e entrou em vigor em 5 de março de 1967. A União não é Parte na FAL.

2.2. 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.

A adesão à OMI está aberta a todos os Estados, sendo todos os Estados-Membros da UE membros da OMI. As relações da UE com a OMI baseiam-se, nomeadamente, no Acordo de Cooperação e de Colaboração celebrado entre a Organização Marítima Consultiva Intergovernamental (OMCI) e a Comissão das Comunidades Europeias em 1974.

O Comité de Segurança Marítima da OMI é constituído por todos os membros da OMI e reúne, no mínimo, uma vez por ano. Aprecia todas as matérias do foro de competência da Organização, relacionadas com sinalização marítima, construção e equipamento de navios, tripulação do ponto de vista da segurança, regras para a prevenção de colisões, movimentação de cargas perigosas, procedimentos e requisitos de segurança marítima, informação hidrográfica, diários de bordo e registos de informação, investigação de acidentes marítimos, missões de salvamento, ou quaisquer outras questões que possam afetar diretamente a segurança marítima.

O Comité de Facilitação da OMI é constituído por todos os membros da OMI e reúne, no mínimo, uma vez por ano. Aborda questões relacionadas com a facilitação do tráfego marítimo internacional, incluindo a chegada, estada e partida de navios, pessoas e carga dos portos. Aborda igualmente o comércio eletrónico, incluindo o conceito de balcão único, e visa assegurar um equilíbrio adequado entre a regulamentação e a facilitação do comércio marítimo internacional.

Tanto o Comité de Segurança Marítima como o Comité de Facilitação da OMI preveem mecanismos para executar quaisquer incumbências que lhes sejam cometidas por força da convenção da OMI, da Assembleia da OMI ou do Conselho da OMI, ou quaisquer obrigações que sobre eles possam recair dentro do referido âmbito ou ao abrigo de qualquer outro instrumento internacional reconhecido pela OMI. As decisões do Comité de Segurança Marítima, do Comité de Facilitação e dos seus órgãos subsidiários são adotadas por maioria dos seus membros.

2.3. O ato previsto do Comité de Segurança Marítima da OMI

De 20 a 29 de abril de 2022, o MSC 105 deverá adotar um projeto de resolução do MSC sobre normas de desempenho para aparelhos portáteis de radiotelefonia bidirecional VHF para embarcações de sobrevivência, que revê a Resolução MSC.149 (77).

O objetivo da resolução prevista é melhorar as normas de desempenho anteriormente adotadas, pela Resolução MSC.149.(77), para os aparelhos portáteis de radiotelefonia bidirecional VHF para embarcações de sobrevivência.

2.4. O ato previsto do Comité de Facilitação da OMI

De 9 a 13 de maio de 2022, no FAL 46 deverão ser adotadas alterações à Convenção FAL. O objetivo das alterações previstas é rever e atualizar o anexo da Convenção FAL, a fim de aproximar esse anexo dos requisitos do Regulamento (UE) 2019/1239 e das regras operacionais acordadas para a sua aplicação, nomeadamente tornando obrigatória a transmissão eletrónica através de uma plataforma única, evitando a repetição de elementos de dados, obstando à utilização de formulários em papel para a transmissão de informações e dispensando da obrigação de assinatura manual.

3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO

3.1. Resolução do MSC sobre normas de desempenho para aparelhos portáteis de radiotelefonia bidirecional VHF para embarcações de sobrevivência, que revê a Resolução MSC.149 (77)

Durante a sua 8.ª sessão, que decorreu virtualmente de 19 de abril a 23 de abril de 2021, o Subcomité para a Navegação, Comunicações e Busca e Salvamento (NCSR 8) aprovou um

projeto de resolução do MSC sobre normas de desempenho para aparelhos radiotelefónicos bidirecionais VHF para embarcações de sobrevivência, que revê a Resolução MSC 149(77), com vista à sua aprovação no MSC 104 e subsequente adoção no MSC 105.

O MSC 104 aprovou as alterações previstas e o ponto 12.8.2.9 da ata do MSC 104 (MSC 104/18) indica que as alterações deverão ser adotadas no âmbito do MSC 105.

No NSCR 8, a posição da União consistia em apoiar as propostas do CIRM (NCSR 8/6/2) e do Japão (NCSR 8/6/4) tendo em vista a alteração da Resolução MSC.149 (77) sobre normas de desempenho para aparelhos radiotelefónicos bidirecionais VHF para embarcações de sobrevivência, a fim de ter em conta a interpretação unívoca acordada no NCSR 7 e de propor que o documento NCSR 8/6/4 (Japão) seja utilizado como base para a alteração da resolução.

A União deve apoiar estas alterações, que deverão melhorar as normas de desempenho adotadas anteriormente pela Resolução MSC 149 (77), para os aparelhos de radiotelefonia bidirecional VHF para embarcações de sobrevivência, a fim de permitir a modernização do Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS) e de adotar uma interpretação unívoca das datas de validade das baterias dos aparelhos de radiotelefonia bidirecional VHF para embarcações de sobrevivência.

3.2. Alterações à Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL)

Na 42.ª sessão do FAL foi aprovada uma nova abordagem da «Revisão e atualização do anexo da Convenção FAL» com o objetivo de reforçar as disposições relativas à transmissão eletrónica de informações, a fim de incluir uma obrigação clara para as autoridades públicas de adotarem um balcão único, de introduzirem o princípio da comunicação de informações, de mandatarem a utilização do compêndio da OMI sobre a facilitação e o comércio eletrónico, com o intuito de assegurar a harmonização das definições dos dados, clarificar as funções dos formulários FAL no contexto da transmissão eletrónica e dispensar da obrigação de assinatura manual. Essa nova abordagem foi incluída na agenda bienal da FAL para 2018-2019 e na agenda provisória do FAL 43, prevendo-se um prazo de conclusão em 2021. A este respeito, no FAL 42 decidiu-se instituir um Grupo de Correspondência sobre a revisão e atualização do anexo da Convenção FAL, sob a coordenação da França. Este Estado-Membro foi incumbido de iniciar uma revisão do anexo da Convenção FAL e dos projetos de alterações com vista a uma apreciação posterior no FAL 43.

O FAL 43 subscreveu o trabalho do Grupo de Correspondência e decidiu, nomeadamente, que:

- A prática recomendada de criação de uma plataforma única deve passar a corresponder a uma norma;
- A definição de um balcão único deve corresponder a uma definição genérica;
- O compêndio da OMI não deve fazer parte do anexo da Convenção FAL, constituindo apenas uma referência à mesma;
- Não deve ser incluída na lista da tripulação a obrigação de visto (se necessário) para a licença para ir a terra;
- A criação de comités nacionais de facilitação deve continuar a ser uma prática recomendada;
- Foi necessário prosseguir os debates sobre a questão de saber se os elementos de dados mencionados no anexo da Convenção FAL devem permanecer enumerados a título de formalidade ou se se deve incluir uma lista holística num apêndice.

O Comité aprovou igualmente o restabelecimento do grupo de correspondência sobre revisão e atualização do anexo da Convenção FAL, sob a coordenação da França.

O FAL 44 aprovou a utilização de uma lista principal consolidada de dados no apêndice do anexo da Convenção FAL e concordou em amalgamar, numa única norma, as normas existentes relativas aos requisitos de autenticação para cada uma das declarações constantes do anexo da Convenção FAL. Além disso, o Comité aprovou o restabelecimento do grupo de correspondência sobre revisão e atualização do anexo da Convenção FAL, sob a coordenação da França, e acordou em prorrogar o ano de conclusão até 2023.

O MSC 45 aprovou as alterações previstas ao anexo da Convenção FAL, indicando no ponto 4.17 do relatório FAL (FAL 45/22) que as alterações deverão ser adotadas no FAL 46.

No FAL 42, a posição da União consistia em apoiar a proposta da Turquia (FAL 42/14) de adotar uma nova abordagem sobre a «Revisão e atualização do anexo da Convenção FAL». Além disso, as decisões tomadas nos FAL 43 44 e 45 estavam em conformidade com as posições da União.

Por conseguinte, a União deveria apoiar estas alterações, uma vez que permitirão aproximar o anexo da Convenção FAL dos requisitos do Regulamento (UE) 2019/1239 e adotar as regras operacionais acordadas para a sua aplicação *a posteriori*, nomeadamente tornando obrigatória a transmissão eletrónica através de uma plataforma única, evitando a repetição de elementos de dados, obstando à utilização de formulários em papel para a transmissão de informações e dispensando da obrigação de assinaturas manuais.

3.3. Legislação pertinente e competências da UE nesta matéria

3.3.1. Resolução do MSC sobre normas de desempenho para aparelhos portáteis de radiotelefonia bidirecional VHF para embarcações de sobrevivência, que revê a Resolução MSC.149 (77)

Os aparelhos portáteis de radiotelefonia bidirecional VHF para embarcações de sobrevivência são abrangidos pela Diretiva 2014/90/UE relativa aos equipamentos marítimos, tal como constam da lista do ponto 5.17 do Regulamento de Execução (UE) 2021/1158 da Comissão, de 22 de junho de 2021, relativo às prescrições de conceção, construção e desempenho e às normas de ensaio para os equipamentos marítimos e que revoga o Regulamento de Execução (UE) 2020/1170[1]. O Regulamento de Execução (UE) 2021/1158 remete para a Resolução MSC.149 (77) da OMI sobre a adoção das normas de desempenho revistas para aparelhos portáteis de radiotelefonia bidirecional VHF para embarcações de sobrevivência.

Por conseguinte, as normas de desempenho para aparelhos de radiotelefonia bidirecional VHF portáteis para embarcações de sobrevivência, a adotar no MSC 105, irão afetar os requisitos aplicáveis ao abrigo da Diretiva 2014/90/UE.

3.3.2. Alterações à Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL)

A Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 20 de outubro de 2010 relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros e que revoga a Diretiva 2002/6/CE[2] (Diretiva Formalidades de Declaração) consiste em simplificar e harmonizar os procedimentos administrativos aplicados ao transporte marítimo, tornando obrigatória a transmissão eletrónica de informações e

[1] JO L 254 de 16.7.2021, p. 1.
[2] JO L 283 de 29.10.2010, p. 1.

racionalizando as formalidades de declaração. O artigo 7.º da diretiva exige que os Estados-Membros da União aceitem formulários FAL para o cumprimento das formalidades de declaração. A diretiva define «formulários FAL» no artigo 2.º, alínea c), como «*os formulários normalizados previstos na Convenção FAL*». Além disso, a lista de formulários FAL consta da parte B do anexo da Diretiva 2010/65/UE.

Em 2019, a UE adotou o Regulamento (UE) 2019/1239 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece um ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo e que revoga a Diretiva 2010/65/UE[3] («Regulamento EMSWe»). Este regulamento entrou em vigor, mas só será aplicável a partir de 15 de agosto de 2025. Neste novo quadro, são dados passos importantes no sentido de continuar a reduzir os encargos administrativos e aumentar a eficiência e a atratividade do transporte marítimo. Prevê-se a criação de um ambiente de plataforma única europeia para o setor marítimo (EMSWe) com um conjunto de dados comum, interfaces de declaração harmonizadas e a aplicação do princípio da declaração única. A definição de «conjunto de dados do EMSWe» consta do artigo 2.º, n.º 8, do regulamento como «*a lista completa de elementos de dados provenientes das obrigações de declaração*». As obrigações de declaração figuram no anexo do regulamento e incluem todos os formulários FAL na sua parte B. Além disso, o artigo 3.º, n.º 3, terceiro parágrafo, do regulamento estabelece que «*ao determinar se certos elementos de dados são incluídos no conjunto de dados do EMSWe, a Comissão toma em consideração as questões de segurança, bem como os princípios da Convenção FAL, designadamente o princípio de exigir apenas informações de declaração essenciais e reduzir ao mínimo o número de itens*».

Por conseguinte, as alterações ao anexo da Convenção FAL que deverão ser adotadas no FAL 46 irão afetar a aplicação das regras acima referidas da Diretiva 2010/65/UE e, a partir da data em que esta se torne aplicável, do Regulamento (UE) 2019/1239.

3.3.3. Competência da UE

A resolução do MSC sobre normas de desempenho aplicáveis aos aparelhos portáteis VHFde radiotelefonia bidirecional para embarcações de sobrevivência, que revê a Resolução MSC.149 (77), iria afetar o direito da União, em especial a aplicação da Diretiva 2014/90/UE.

As alterações ao anexo da Convenção FAL iriam afetar o direito da União, em especial a aplicação da Diretiva 2010/65/UE e, a partir da data em que esta se torne aplicável, do Regulamento (UE) 2019/1239.

Como tal, a União dispõe de competência exclusiva ao abrigo do último elemento do artigo 3.º, n.º 2, do TFUE e é, por conseguinte, necessário estabelecer a posição da União sobre os atos que adotam as alterações acima referidas.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica processual

4.1.1. 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.»*

[3] JO L 198 de 25.7.2019, p. 64.

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[4].

A noção de «*atos que produzem efeitos jurídicos*» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de direito internacional que regulam o organismo em questão. Esta noção inclui ainda os instrumentos que não têm um efeito vinculativo por força do direito internacional, mas que «*tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União*»[5].

4.1.2. Aplicação ao caso em apreço

O Comité de Segurança Marítima e o Comité de Facilitação são organismos criados por um acordo, designadamente a Convenção da Organização Marítima Internacional.

Os atos que estes dois comités da OMI são chamados a adotar constituem atos que produzem efeitos jurídicos. Os atos previstos podem influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE:

– 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 Conselho. Tal deve-se ao facto de os aparelhos portáteis VHF de radiotelefonia bidirecional para embarcações de sobrevivência serem abrangidos pela Diretiva 2014/90/UE relativa aos equipamentos marítimos, uma vez que constam da lista do ponto 5.17 do Regulamento de Execução (UE) 2021/1158 da Comissão relativo às prescrições de conceção, construção e desempenho e às normas de ensaio para os equipamentos marítimos e que revoga o Regulamento de Execução (UE) 2020/1170.

– Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros e que revoga a Diretiva 2002/6/CE e, a partir da data em que se tornar aplicável, o Regulamento (UE) 2019/1239 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, um ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo para o setor marítimo e que revoga a Diretiva 2010/65/UE (Regulamento EMSWe). Tal deve-se ao facto de o artigo 7.º da diretiva exigir que os Estados-Membros da União aceitem formulários FAL para o cumprimento das formalidades de declaração, enquanto o artigo 3.º do Regulamento (UE) 2019/1239 estabelece que «*ao determinar se certos elementos de dados são incluídos no conjunto de dados do EMSWe, a Comissão toma em consideração as questões de segurança, bem como os princípios da Convenção FAL, designadamente o princípio de exigir apenas informações de declaração essenciais e reduzir ao mínimo o número de itens*».

Por conseguinte, a adoção da

– Resolução do MSC sobre normas de desempenho para aparelhos portáteis VHF de radiotelefonia bidirecional para embarcações de sobrevivência, que revê a Resolução MSC.149 (77)

e das alterações ao

– anexo à Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL)

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

[5] Processo C-399/12 - Alemanha/Conselho (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61-64.

iriam afetar o direito da União, nomeadamente a 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 Conselho; Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros e que revoga a Diretiva 2002/6/CE; e, a partir da data em que se torne aplicável, o Regulamento (UE) 2019/1239 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece um ambiente europeu de plataforma única para o setor marítimo e que revoga a Diretiva 2010/65/UE (Regulamento EMSWe).

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

A base jurídica processual da decisão proposta é, por conseguinte, o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

4.2. Base jurídica material

4.2.1. 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.

4.2.2. 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.

4.3. 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.

2022/0062 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na Organização Marítima Internacional, na 105.ª sessão do Comité de Segurança Marítima e na 46.ª sessão do Comité de Facilitação, sobre a adoção de uma resolução sobre normas de desempenho para aparelhos portáteis VHF de radiotelefonia bidirecional para embarcações de sobrevivência, que revê a Resolução MSC.149 (77), bem como de alterações à Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL)

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 por navios. Todos os Estados-Membros da UE são membros da OMI. A União não é membro da OMI.

(3) Nos termos do artigo 28.º, alínea b), da Convenção sobre a OMI, o Comité de Segurança Marítima da OMI prevê mecanismos para executar quaisquer incumbências que lhe sejam cometidas por força dessa convenção, da Assembleia da OMI ou do Conselho da OMI, ou quaisquer obrigações que lhe possam ser atribuídas dentro do âmbito do referido artigo ou ao abrigo de qualquer outro instrumento internacional reconhecido pela OMI.

(4) Nos termos da artigo 48.º, alínea a), da Convenção sobre a OMI, o Comité de Facilitação pode adotar alterações à Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional («Convenção FAL»)[1]. Todos os Estados-Membros são partes na Convenção FAL. A União não é parte nesta Convenção.

(5) Na sua 105.ª sessão, de 20 a 29 de abril de 2022, o Comité de Segurança Marítima deverá aprovar uma resolução sobre normas de desempenho para aparelhos portáteis (VHF) de radiotelefonia bidirecional de frequência muito alta para embarcações de sobrevivência , que revê a Resolução MSC.149 (77).

(6) Na sua 46.ª sessão, que deverá decorrer de 9 a 13 de maio de 2022, o Comité para a Proteção do Meio Marinho deverá adotar alterações ao anexo da Convenção FAL.

[1] A Convenção FAL entrou em vigor em 5 de março de 1967.

(7) É conveniente estabelecer a posição a adotar em nome da União, na 105.ª sessão do Comité de Segurança Marítima, uma vez que a resolução prevista do MSC sobre normas de desempenho para aparelhos portáteis VHF de radiotelefonia bidirecional para embarcações de sobrevivência, que revê a Resolução MSC.149 (77), poderá influenciar decisivamente o conteúdo do direito da União, nomeadamente a 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 Conselho [2].

(8) A adoção da resolução do MSC sobre normas de desempenho para aparelhos portáteis VHF de radiotelefonia bidirecional para embarcações de sobrevivência, que revê a Resolução MSC.149 (77), iria melhorar as normas de desempenho anteriormente adotadas para os aparelhos portáteis VHF de radiotelefonia bidirecional para embarcações de sobrevivência. A União deve, por conseguinte, apoiar a resolução, uma vez que se destina a dar resposta à modernização do Sistema Mundial de Socorro e Segurança Marítima (GMDSS) e a adotar uma interpretação unívoca das datas de validade das baterias para os aparelhos portáteis VHF de radiotelefonia bidirecional para embarcações de sobrevivência.

(9) É conveniente definir a posição a adotar em nome da União na 46.ª sessão do Comité de Facilitação, uma vez que as alterações previstas ao anexo da Convenção FAL poderão influenciar de forma decisiva o conteúdo do direito da União, nomeadamente a Diretiva 2010/65/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativa às formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros e que revoga a Diretiva 2002/6/CE[3] e, a partir da data em que se torne aplicável, o Regulamento (UE) 2019/1239 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece um ambiente de plataforma única europeia para o setor marítimo e que revoga a Diretiva 2010/65/UE (Regulamento EMSWe)[4].

(10) As alterações ao anexo da Convenção FAL aproximariam esse anexo dos requisitos do Regulamento (UE) 2019/1239 e das regras operacionais acordadas para a sua aplicação, nomeadamente tornando obrigatória a transmissão eletrónica através de uma plataforma única, evitando a repetição de elementos de dados, obstando à utilização de formulários em papel para a transmissão de informações e dispensando da obrigação de assinaturas manuais.

(11) A posição da União deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do Comité para a Proteção do Meio Marinho e do Comité de Facilitação, agindo conjuntamente,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar, em nome da União, na 105.ª sessão do Comité de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional (OMI), consiste em dar o seu acordo à adoção da resolução do MSC sobre normas de desempenho para aparelhos portáteis VHF de radiotelefonia bidirecional para embarcações de sobrevivência, que revê a Resolução MSC.149 (77).

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

Artigo 2.º

A posição a adotar, em nome da União, na 46.ª sessão do Comité de Facilitação da OMI, consiste em dar o seu acordo à adoção de alterações ao anexo da Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional («Convenção FAL»).

Artigo 3.º

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

2. A posição referida no artigo 2.º deve ser expressa, de forma conjunta, pelos Estados-Membros da União que são membros da Assembleia da OMI.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente