COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 7.3.2022
COM(2022) 88 final

2022/0062 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua 105a sessione e in sede di comitato di facilitazione in occasione della sua 46a sessione in merito all'adozione di una risoluzione sulle norme di prestazione per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio, che rivede la risoluzione MSC.149(77) e le modifiche della convenzione sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale (FAL)

RELAZIONE

1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda la decisione sulla posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) in occasione della sua 105a sessione (MSC 105), che si terrà dal 20 al 29 aprile 2022, e in sede di comitato di facilitazione dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua 46a sessione (FAL n. 46), che si svolgerà dal 9 al 13 maggio 2022.

Nel corso della sessione MSC 104 è stato previsto di adottare, in occasione della MSC 105, una risoluzione MSC riguardo alle norme di prestazione per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio, che rivede la risoluzione MSC.149(77).

Nel corso del FAL n. 45 è stata prevista l'adozione, in occasione del FAL n. 46, di modifiche della convenzione sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale (FAL).

2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

2.1. La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale

La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) istituisce tale organizzazione, il cui obiettivo è quello di offrire un forum per la cooperazione nel settore della regolamentazione e delle pratiche relative ad aspetti tecnici di ogni tipo riguardanti la navigazione commerciale internazionale. L'IMO mira inoltre a incoraggiare l'adozione generalizzata di norme il più possibile rigorose su temi quali la sicurezza marittima, l'efficienza della navigazione e la prevenzione e il controllo dell'inquinamento marino causato dalle navi, promuovendo nel contempo la parità di condizioni nel settore. Inoltre gestisce tutte le relative questioni amministrative e legali.

La convenzione è entrata in vigore il 17 marzo 1958.

Tutti gli Stati membri sono parti della convenzione IMO. L'Unione non è parte di tale convenzione.

Tutti gli Stati membri sono parti della convenzione sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale ("FAL"), adottata il 9 aprile 1965 ed entrata in vigore il 5 marzo 1967. L'Unione non è parte della convenzione FAL.

2.2. L'Organizzazione marittima internazionale

L'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite incaricata della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento marino causato dalle navi. È l'autorità internazionale di normazione in materia di sicurezza e prestazioni ambientali nell'ambito della navigazione internazionale. La sua funzione principale è quella di istituire un contesto normativo per il settore della navigazione che sia equo ed efficace, adottato e attuato a livello universale.

Dell'IMO, cui possono aderire tutti gli Stati, fanno parte tutti gli Stati membri dell'UE. Nella fattispecie, le relazioni tra l'UE e l'IMO si basano su un accordo di cooperazione e collaborazione concluso nel 1974 tra l'Organizzazione consultiva intergovernativa della navigazione marittima (IMCO) e la Commissione delle Comunità europee.

Il comitato per la sicurezza marittima dell'IMO, che è composto da tutti i membri dell'IMO, si riunisce almeno una volta all'anno. Si occupa di tutte le questioni rientranti nell'ambito di attività dell'IMO che riguardano gli ausili alla navigazione, la costruzione e l'armamento delle navi, la sicurezza degli equipaggi, le norme di prevenzione delle collisioni, la gestione dei carichi pericolosi, le procedure e i requisiti per la sicurezza marittima, i dati idrografici, i giornali di bordo e i registri di navigazione, le inchieste sui sinistri marittimi, il soccorso e il salvataggio e ogni altra questione che incida direttamente sulla sicurezza marittima.

Il comitato di facilitazione dell'IMO, che è composto da tutti i membri dell'IMO, si riunisce almeno una volta all'anno. Esso si occupa delle questioni relative alla facilitazione del traffico marittimo internazionale, fra cui l'arrivo, la sosta e la partenza delle navi, dei passeggeri e delle merci dai porti. Il comitato si occupa anche di commercio elettronico, fra cui il concetto di interfaccia unica, e mira a conseguire il giusto equilibrio fra la regolamentazione e la facilitazione del commercio marittimo internazionale.

Sia il comitato per la sicurezza marittima che il comitato di facilitazione dell'IMO provvedono ai meccanismi necessari allo svolgimento delle funzioni loro assegnate dalla convenzione IMO, dall'Assemblea IMO o dal Consiglio IMO, o di qualsiasi compito appartenente al suddetto ambito che possa essere loro attribuito da un altro strumento internazionale o ai sensi dello stesso e che l'IMO ha accettato. Le decisioni del comitato per la sicurezza marittima e del comitato di facilitazione e dei relativi organi ausiliari sono prese a maggioranza dei membri.

2.3. L'atto previsto del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO

Dal 20 al 29 aprile 2022, il comitato MSC 105 sarà chiamato ad adottare un progetto di risoluzione MSC riguardo alle norme di prestazione per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio, che rivede la risoluzione MSC.149(77).

La finalità della risoluzione prevista è migliorare le norme di prestazione adottate in precedenza con la risoluzione MSC.149(77) per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio.

2.4. L'atto previsto del comitato di facilitazione dell'IMO

Dal 9 al 13 maggio 2022, il FAL n. 46 sarà chiamato ad adottare le modifiche della convenzione FAL. La finalità delle modifiche previste è il riesame e l'aggiornamento dell'allegato della convenzione FAL per avvicinare tale allegato a quanto previsto dal regolamento (UE) 2019/1239 e alle norme commerciali concordate per l'attuazione dello stesso, in particolare rendendo obbligatoria l'interfaccia unica per effettuare le trasmissioni elettroniche, evitando la ripetizione degli elementi di dati e il ricorso alla documentazione cartacea per la trasmissione delle informazioni e dispensando dall'obbligo di firma manuale.

3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE

3.1. Risoluzione MSC sulle norme di prestazione per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio, che rivede la risoluzione MSC.149(77)

Durante l'ottava sessione del sottocomitato per la navigazione, le comunicazioni, la ricerca e il salvataggio (NCSR 8), tenutasi virtualmente dal 19 al 23 aprile 2021, il sottocomitato ha

approvato l'elaborazione di un progetto di risoluzione MSC sulle norme di prestazione per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio, che rivede la risoluzione MSC 149(77), ai fini dell'approvazione da parte dell'MSC 104 e della successiva adozione da parte dell'MSC 105.

L'MSC 104 ha approvato le modifiche previste e al punto 12.8.2.9 della relazione MSC 104 (MSC 104/18) si precisa che l'adozione di tali modifiche è prevista in occasione dell'MSC 105.

In sede di NSCR 8 la posizione dell'Unione è stata quella di sostenere le proposte di CIRM (NCSR 8/6/2) e Giappone (NCSR 8/6/4) di modifica della risoluzione MSC.149(77) sulle norme di prestazione per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio, per tener conto dell'interpretazione unificata concordata durante la sessione NCSR 7 e proporre che il documento NCSR 8/6/4 (Giappone) fosse utilizzato come base per le modifiche della risoluzione.

L'Unione dovrebbe sostenere queste modifiche, in quanto miglioreranno le norme di prestazione per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio adottate precedentemente con la risoluzione MSC 149(77), per tener conto della modernizzazione del Sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS) e includere l'interpretazione unificata concernente le date di validità delle batterie per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio.

3.2. Modifiche della convenzione sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale (FAL)

In occasione della sua 42a sessione, il FAL ha approvato una nuova iniziativa ("Riesame e aggiornamento dell'allegato della convenzione FAL") allo scopo di rafforzare le disposizioni concernenti la trasmissione elettronica delle informazioni, al fine di dettare chiaramente l'obbligo per le autorità pubbliche di adottare l'interfaccia unica, introdurre il principio una tantum degli obblighi di dichiarazione, rendere obbligatorio l'uso del "IMO Compendium on Facilitation and Electronic Business" per garantire l'armonizzazione delle definizioni dei dati, chiarire le funzioni dei formulari FAL nel contesto della trasmissione elettronica e dispensare dall'obbligo di firma manuale. La nuova iniziativa è stata inclusa nel programma biennale 2018-2019 e nel programma provvisorio per il FAL n. 43, prevedendo il 2021 come anno di completamento. A tal riguardo, il FAL n. 42 ha deciso di istituire un gruppo di corrispondenti per il riesame e l'aggiornamento dell'allegato della convenzione FAL, coordinato dalla Francia, impartendo a questo Stato membro istruzioni per avviare il riesame dell'allegato della convenzione FAL e redigere le modifiche da sottoporre all'attenzione del FAL n. 43.

Il FAL n. 43 ha approvato il lavoro del gruppo di corrispondenti e deciso, tra l'altro, che sarebbe stato opportuno:

- normalizzare la prassi raccomandata sull'istituzione di un'interfaccia unica;
- dare una definizione generica alla definizione di interfaccia unica;
- che l'allegato della convenzione FAL non integrasse il compendio IMO, ma vi facesse unicamente riferimento;
- non includere nel ruolo dell'equipaggio l'obbligo di visto (se richiesto) per il congedo a terra;
- mantenere, come prassi raccomandata, l'istituzione dei comitati nazionali di facilitazione;

- approfondire ulteriormente per stabilire se continuare a elencare gli elementi di dati di cui all'allegato della convenzione FAL in base alle formalità o se invece includere un elenco globale nell'appendice.

Il comitato ha approvato anche la re-istituzione del gruppo di corrispondenti per il riesame e l'aggiornamento dell'allegato della convenzione FAL, coordinato dalla Francia.

Il FAL n. 44 ha approvato l'uso di un elenco di dati master consolidato nell'appendice dell'allegato della convenzione FAL e deciso di far confluire in un'unica norma le norme esistenti riguardo ai requisiti di autenticazione per ciascuna delle dichiarazioni nell'allegato della convenzione FAL. Inoltre il comitato ha approvato anche la re-istituzione del gruppo di corrispondenti per il riesame e l'aggiornamento dell'allegato della convenzione FAL, coordinato dalla Francia, e deciso di indicare il 2023 come anno previsto per il completamento.

Il FAL n. 45 ha approvato le modifiche previste nell'allegato della convenzione FAL e al punto 4.17 della relazione FAL (FAL n. 45/22) si precisa che l'adozione di tali modifiche è prevista in occasione del FAL n. 46.

In occasione del FAL n. 42, la posizione dell'UE è stata quella di sostenere la proposta della Turchia (FAL 42/14) di definire una nuova iniziativa concernente il riesame e l'aggiornamento dell'allegato della convenzione FAL. Inoltre le decisioni adottate in occasione dei FAL n. 43, FAL n. 44 e FAL n. 45 erano in linea con le posizioni dell'Unione.

Pertanto l'Unione dovrebbe sostenere tali modifiche, in quanto esse avvicineranno l'allegato della convenzione FAL ai requisiti di cui al regolamento (UE) 2019/1239 e adotteranno le norme commerciali concordate per l'attuazione di quest'ultimo, segnatamente rendere obbligatoria la trasmissione elettronica tramite un'interfaccia unica, evitare la ripetizione degli elementi di dati e il ricorso alla documentazione cartacea per la trasmissione delle informazioni e dispensare dall'obbligo di firma manuale.

3.3. Legislazione pertinente e competenza dell'UE

3.3.1. Risoluzione MSC sulle norme di prestazione per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio, che rivede la risoluzione MSC.149(77)

I radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo, come elencati alla voce 5.17 del regolamento di esecuzione (UE) 2021/1158 della Commissione, del 22 giugno 2021, relativo ai requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e alle norme di prova per l'equipaggiamento marittimo, che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2020/1170[1]. Il regolamento di esecuzione (UE) 2021/1158 si riferisce alla risoluzione IMO MSC.149(77) sull'adozione delle norme di prestazione riviste per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio.

Pertanto le norme di prestazione per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio, di cui si prevede l'adozione in occasione dell'MSC 105, incideranno sulle disposizioni applicabili ai sensi della direttiva 2014/90/UE.

[1] GU L 254 del 16.7.2021, pag. 1.

3.3.2. Modifiche della convenzione sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale (FAL)

La direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE[2] (la "direttiva sulle formalità di dichiarazione") mira a semplificare e armonizzare le procedure amministrative applicate ai trasporti marittimi attraverso l'uso generalizzato della trasmissione elettronica delle informazioni e la razionalizzazione delle formalità di dichiarazione. L'articolo 7 della direttiva impone agli Stati membri dell'Unione di accettare i formulari FAL per l'adempimento delle formalità di dichiarazione. La direttiva definisce i "formulari FAL" all'articolo 2, lettera c) come "*i formulari standard previsti dalla convenzione FAL*". Inoltre l'elenco dei formulari FAL è fornito nell'allegato, parte B, della direttiva 2010/65/UE.

Nel 2019 l'UE ha adottato il regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE[3] (il "regolamento EMSWe"). Questo regolamento è entrato in vigore, ma sarà applicato soltanto dal 15 agosto 2025. In questo nuovo contesto sono stati compiuti passi importanti per ridurre ulteriormente gli oneri amministrativi e migliorare l'efficienza e l'attrattività del trasporto marittimo. Il regolamento prevede la creazione di un sistema di interfaccia unica marittima europea (EMSWe) con una serie di dati comune, interfacce armonizzate per le dichiarazioni e l'applicazione del principio una tantum per quanto riguarda gli obblighi di dichiarazione. La "serie di dati EMSWe" è definita all'articolo 2, punto 8, del regolamento come "*l'elenco completo di elementi di dati derivanti dagli obblighi di dichiarazione"*. Gli obblighi di dichiarazione sono inclusi nell'allegato del regolamento e comprendono tutti i formulari FAL della parte B. Inoltre l'articolo 3, paragrafo 3, terzo comma, del regolamento dispone che "*(N)el valutare se inserire gli elementi di dati nella serie di dati EMSW la Commissione tiene conto di preoccupazioni in materia di sicurezza nonché dei principi della convenzione FAL, segnatamente il principio di richiedere nelle dichiarazioni solo le informazioni essenziali mantenendo al minimo il numero delle voci"*.

Pertanto le modifiche dell'allegato della convenzione FAL la cui adozione è prevista in sede di FAL n. 46 incideranno sull'applicazione delle summenzionate norme della direttiva 2010/65/UE e, a partire dalla data in cui sarà applicabile, del regolamento (UE) 2019/1239.

3.3.3. Competenza dell'UE

La risoluzione MSC sulle norme di prestazione per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio, che rivede la risoluzione MSC.149(77), inciderebbe sul diritto dell'Unione, in particolare sull'applicazione della direttiva 2014/90/UE.

Le modifiche dell'allegato della convenzione FAL inciderebbero pertanto sul diritto dell'Unione, in particolare sull'applicazione della direttiva 2010/65/UE e, a partire dalla data in cui sarà applicabile, del regolamento (UE) 2019/1239.

L'Unione ha pertanto competenza esclusiva a norma dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE ed è quindi necessario stabilire la posizione dell'Unione in merito agli atti che adottano le suddette modifiche.

---

[2] GU L 283 del 29.10.2010, pag. 1.

[3] GU L 198 del 25.7.2019, pag. 64.

4. BASE GIURIDICA

4.1. Base giuridica procedurale

4.1.1. Principi

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono *"le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo"*.

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo[4].

Rientrano nel concetto di *"atti che hanno effetti giuridici"* gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che *"sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione"*[5].

4.1.2. Applicazione al caso concreto

Il comitato per la sicurezza marittima e il comitato di facilitazione dell'IMO sono organi istituiti da un accordo, ossia dalla convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale.

Gli atti che questi due comitati dell'IMO sono chiamati ad adottare costituiscono atti aventi effetti giuridici. Gli atti previsti sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della seguente normativa dell'UE:

– direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo e che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio. Ciò è dovuto al fatto che i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva 2014/90/UE sull'equipaggiamento marittimo, come elencati alla voce 5.17 del regolamento di esecuzione (UE) 2021/1158 relativo ai requisiti di progettazione, costruzione ed efficienza e alle norme di prova per l'equipaggiamento marittimo, che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2020/1170;

– direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE e, dalla data in cui applicabile, il regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE (regolamento EMSWe). Ciò è dovuto al fatto che l'articolo 7 della direttiva impone agli Stati membri dell'Unione di accettare i formulari FAL per l'adempimento delle formalità di dichiarazione, mentre l'articolo 3 del regolamento (UE) 2019/1239 dispone che "*(N)el valutare se inserire gli elementi di dati nella serie di dati EMSW la Commissione tiene conto di preoccupazioni in materia di sicurezza nonché dei principi della convenzione FAL, segnatamente il principio di*

[4] Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

[5] Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

richiedere nelle dichiarazioni solo le informazioni essenziali mantenendo al minimo il numero delle voci".

Pertanto, l'adozione della

– risoluzione MSC sulle norme di prestazione per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio, che rivede la risoluzione MSC.149(77)

e le modifiche

– dell'allegato della convenzione sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale (FAL)

inciderebbero sul diritto dell'Unione, in particolare sulla direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo e che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio; sulla direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE; e dalla data di applicazione, sul regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE (regolamento EMSWe).

Gli atti previsti non integrano né modificano il quadro istituzionale dell'accordo.

La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

4.2. Base giuridica sostanziale

4.2.1. Principi

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'Unione. Se l'atto previsto persegue una duplice finalità o ha una doppia componente, una delle quali sia da considerarsi principale e l'altra solo accessoria, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante.

4.2.2. Applicazione al caso concreto

L'obiettivo principale e il contenuto dell'atto previsto riguardano il trasporto marittimo. La base giuridica procedurale della decisione proposta è pertanto l'articolo 100, paragrafo 2, TFUE.

4.3. Conclusioni

La base giuridica della decisione proposta deve quindi essere costituita dall'articolo 100, paragrafo 2, TFUE, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

2022/0062 (NLE)

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea in sede di comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale in occasione della sua 105a sessione e in sede di comitato di facilitazione in occasione della sua 46a sessione in merito all'adozione di una risoluzione sulle norme di prestazione per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio, che rivede la risoluzione MSC.149(77) e le modifiche della convenzione sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale (FAL)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

(1) La convenzione istitutiva dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è entrata in vigore il 17 marzo 1958.

(2) L'IMO è l'agenzia specializzata delle Nazioni Unite incaricata della sicurezza della navigazione e della prevenzione dell'inquinamento marino e atmosferico causato dalle navi. Tutti gli Stati membri dell'Unione sono membri dell'IMO. L'Unione non è membro dell'IMO.

(3) A norma dell'articolo 28, lettera b), della convenzione IMO, il comitato per la sicurezza marittima provvede ai meccanismi che gli permettono di svolgere le funzioni ad esso assegnate dalla convenzione IMO, dall'Assemblea IMO o dal Consiglio IMO, o qualsiasi compito che ricada nell'ambito di quanto previsto a tale articolo e che possa essergli attribuito ai sensi di qualsiasi altro strumento internazionale che l'IMO ha accettato.

(4) A norma dell'articolo 48, lettera a), della convenzione IMO, il comitato di facilitazione ha facoltà di adottare modifiche della convenzione sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale (la "convenzione FAL")[1]. Tutti gli Stati membri sono parti della convenzione FAL. L'Unione non è parte di tale convenzione.

(5) Il comitato per la sicurezza marittima, nella sua 105a sessione che si terrà dal 20 al 29 aprile 2022, è chiamato ad approvare una risoluzione sulle norme di prestazione per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio, che rivede la risoluzione MSC.149(77).

[1] La convenzione FAL è entrata in vigore il 5 marzo 1967.

(6) Il comitato di facilitazione, nella sua 46a sessione che si terrà dal 9 al 13 maggio 2022, è chiamato ad adottare modifiche all'allegato della convenzione FAL.

(7) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione nella 105a sessione del comitato per la sicurezza marittima, poiché la prevista risoluzione MSC sulle norme di prestazione per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio, che rivede la risoluzione MSC.149(77), sarà tale da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sulla direttiva 2014/90/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo e che abroga la direttiva 96/98/CE del Consiglio[2].

(8) L'adozione della risoluzione MSC sulle norme di prestazione per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio, che rivede la risoluzione MSC.149(77), migliorerebbe le norme di prestazione adottate in precedenza per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio. L'Unione dovrebbe pertanto sostenere la risoluzione, in quanto è intesa a tenere conto della modernizzazione del Sistema mondiale di soccorso e sicurezza in mare (GMDSS) e a includere l'interpretazione unificata concernente le date di validità delle batterie per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio.

(9) È opportuno definire la posizione da adottare a nome dell'Unione nella 46a sessione del comitato di facilitazione, poiché le modifiche dell'allegato della convenzione FAL previste saranno tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in particolare sulla direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE[3] e, dalla data in cui sarà applicabile, sul regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE (regolamento EMSWe)[4].

(10) Le modifiche dell'allegato della convenzione FAL previste avvicinerebbero tale allegato a quanto previsto dal regolamento (UE) 2019/1239 e alle norme commerciali concordate per l'attuazione dello stesso, in particolare rendendo obbligatoria l'interfaccia unica per effettuare le trasmissioni elettroniche, evitando la ripetizione degli elementi di dati e il ricorso alla documentazione cartacea per la trasmissione delle informazioni e dispensando dall'obbligo di firma manuale.

(11) La posizione dell'Unione dovrà essere espressa congiuntamente dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del comitato per la sicurezza marittima e del comitato di facilitazione dell'IMO,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 105a sessione del comitato per la sicurezza marittima dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO) è di approvare l'adozione della risoluzione MSC sulle norme di prestazione per i radiotelefoni portatili ricetrasmittenti in banda VHF per imbarcazioni di salvataggio, che rivede la risoluzione MSC.149(77).

---

2 GU L 257 del 28.8.2014, pag. 146.
3 GU L 283 del 29.10.2010, pag. 1.
4 GU L 198 del 25.7.2019, pag. 64.

Articolo 2

La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 46a sessione del comitato di facilitazione dell'IMO è di approvare l'adozione delle modifiche dell'allegato della convenzione sulla facilitazione del traffico marittimo internazionale (la "convenzione FAL").

Articolo 3

1. Gli Stati membri dell'Unione che sono membri del comitato per la sicurezza marittima dell'IMO esprimono congiuntamente la posizione di cui all'articolo 1.

2. Gli Stati membri dell'Unione che sono membri del comitato di facilitazione esprimono congiuntamente la posizione di cui all'articolo 2.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Consiglio
Il presidente