COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 7.3.2022
COM(2022) 88 final

2022/0062 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización Marítima Internacional, durante el 105.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima y el 46.º período de sesiones del Comité de Facilitación, con respecto a la adopción de una resolución sobre las normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia que revise la resolución MSC.149(77), así como de enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a una decisión por la que se establece la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 105.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional (MSC 105), que se celebrará del 20 al 29 de abril de 2022, y en el 46.º período de sesiones del Comité de Facilitación de la Organización Marítima Internacional (FAL 46), que se celebrará del 9 al 13 de mayo de 2022.

Durante el MSC 104 se previó que, en el MSC 105, el Comité de Seguridad Marítima adoptaría una resolución relativa a las normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia, que revisaría la resolución MSC.149(77).

Durante el FAL 45 se previó que, en el FAL 46, se adoptarían enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional

El Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) establece la OMI. Su objetivo es servir de foro de cooperación en materia de reglamentación y prácticas relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional. Además, pretende alentar y facilitar la adopción general de normas tan elevadas como resulte factible en cuestiones relacionadas con la seguridad marítima, la eficiencia de la navegación y la prevención y contención de la contaminación del mar ocasionada por los buques, fomentando unas condiciones equitativas. También pretende atender las correspondientes cuestiones administrativas y jurídicas.

El Convenio entró en vigor el 17 de marzo de 1958.

Todos los Estados miembros son Partes en el Convenio. La Unión no es Parte en dicho Convenio.

Todos los Estados miembros son Partes en el Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL), que se adoptó el 9 de abril de 1965 y entró en vigor el 5 de marzo de 1967. La Unión no es Parte en dicho Convenio.

2.2. Organización Marítima Internacional

La Organización Marítima Internacional (OMI) es el organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y protección de la navegación y de prevenir la contaminación del mar por los buques. Es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el transporte marítimo internacional. Su función principal es establecer un marco normativo para el sector del transporte marítimo que sea justo y eficaz, y que se adopte y aplique en el plano internacional.

La pertenencia a la OMI está abierta a todos los Estados, y todos los Estados miembros de la Unión son miembros de la OMI. Las relaciones de la Unión con la OMI se basan, en particular, en el Acuerdo de cooperación y colaboración celebrado entre la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental y la Comisión de las Comunidades Europeas en 1974.

El Comité de Seguridad Marítima de la OMI está integrado por todos los miembros de la OMI y se reúne como mínimo una vez al año. Estudia todas las cuestiones que sean competencia de la Organización en relación con ayudas a la navegación, construcción y equipo de buques, dotación desde el punto de vista de la seguridad, reglas destinadas a evitar abordajes, manipulación de cargas peligrosas, procedimientos y prescripciones en relación con la seguridad marítima, información hidrográfica, diarios y registros de navegación, investigaciones acerca de siniestros marítimos, salvamento de bienes y personas y toda otra cuestión que afecte directamente a la seguridad marítima.

El Comité de Facilitación de la OMI está integrado por todos los miembros de la OMI y se reúne como mínimo una vez al año. Se ocupa de cuestiones relacionadas con la facilitación del tráfico marítimo internacional, como la llegada, la estancia en los puertos y la salida de buques, personas y mercancías. El Comité también aborda el comercio electrónico, incluido el concepto de ventanilla única, y tiene como objetivo asegurar que se logre el equilibrio adecuado entre la regulación y la facilitación del comercio marítimo internacional.

Tanto el Comité de Seguridad Marítima de la OMI como el Comité de Facilitación de la OMI establecen el sistema necesario para el desempeño de los cometidos que les asignen el Convenio constitutivo de la OMI, la Asamblea de la OMI o el Consejo de la OMI, o los cometidos dentro de las competencias arriba citadas que les sean asignados por aplicación directa de otro instrumento internacional, o en virtud de lo dispuesto en él, y hayan sido aceptados por la OMI. Las decisiones del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Facilitación, y de sus órganos auxiliares, son aprobadas por una mayoría de miembros.

2.3. Acto previsto del Comité de Seguridad Marítima de la OMI

Está previsto que, entre el 20 y el 29 de abril de 2022, en el MSC 105, se adopte un proyecto de resolución del Comité de Seguridad Marítima sobre las normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia que revise la resolución MSC.149(77).

La resolución prevista tendrá por objeto mejorar las normas de funcionamiento vigentes, que se adoptaron mediante la resolución MSC.149(77), sobre las normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia.

2.4. Acto previsto del Comité de Facilitación de la OMI

Está previsto que, entre el 9 y el 13 de mayo de 2022, en el FAL 46, se adopten enmiendas al Convenio de facilitación. Las enmiendas previstas tendrán por objeto revisar y actualizar el anexo del Convenio de facilitación, con vistas a ajustarlo mejor a los requisitos del Reglamento (UE) 2019/1239 y a las normas comerciales acordadas para la aplicación de este, concretamente, haciendo obligatoria la transmisión electrónica a través de una ventanilla única, evitando la repetición de elementos de datos y que se utilicen formularios en papel para la transmisión de información, y eliminando el requisito de firma manual.

3. POSICIÓN QUE SE HA DE TOMAR EN NOMBRE DE LA UNIÓN

3.1. Resolución del Comité de Seguridad Marítima sobre las normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia, que revisa la resolución MSC.149(77)

Durante el 8.º período de sesiones del Subcomité de Navegación, Comunicaciones y Búsqueda y Salvamento (NCSR 8), que se celebró de manera virtual del 19 al 23 de abril de 2021, el Subcomité acordó un proyecto de resolución del Comité de Seguridad Marítima sobre las normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia, que revisa la resolución MSC.149(77), con miras a su aprobación por el MSC 104 y su posterior adopción por el MSC 105.

El MSC 104 aprobó las enmiendas previstas y, según se indica en el párrafo 12.8.2.9 del informe del MSC 104 (MSC 104/18), está previsto que las enmiendas se adopten en el MSC 105.

La posición adoptada por la Unión en el NCSR 8 fue la de apoyar las propuestas del Comité Internacional Radiomarítimo (CIRM) (NCSR 8/6/2) y de Japón (NCSR 8/6/4) para modificar la resolución MSC.149(77), sobre las normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia, a fin de tener en cuenta la interpretación unificada que se acordó en el NCSR 7 y proponer que el documento NCSR 8/6/4 (Japón) se utilice como base para modificar la resolución.

La Unión debe apoyar estas enmiendas, ya que mejorarán las normas de funcionamiento vigentes, que se adoptaron mediante la resolución MSC.149(77), sobre las normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia, a fin de facilitar las modernización del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM), e incluirán la interpretación unificada de las fechas de validez de las pilas para las radios portátiles bidireccionales de ondas métricas de las embarcaciones de supervivencia.

3.2. Enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL)

En su 42.º período de sesiones, el Comité de Facilitación aprobó un nuevo texto titulado «Examen y actualización del anexo del Convenio de facilitación» con el propósito de reforzar las disposiciones relativas a la transmisión electrónica de información, a fin de incorporar una obligación clara para que las autoridades públicas introduzcan la ventanilla única, adoptar el principio de informar una sola vez, hacer obligatorio el uso del Compendio de la OMI sobre facilitación y comercio electrónico para garantizar la armonización de las definiciones de los datos, aclarar las funciones de los formularios FAL en el contexto de la transmisión electrónica y eliminar el requisito de firma manual. El nuevo texto se incluyó en su orden del día bienal correspondiente a 2018-2019 y en el orden del día provisional del FAL 43, fijando 2021 como año de ultimación previsto. A este respecto, en el FAL 42 se decidió constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen y actualización del anexo del Convenio de facilitación, coordinado por Francia, y se pidió a dicho Estado miembro que iniciase un examen del anexo del Convenio de facilitación y de los proyectos de enmienda, para seguir examinándolos en el FAL 43.

El FAL 43 respaldó el trabajo del Grupo de trabajo por correspondencia y adoptó, entre otras, las siguientes decisiones:

- la práctica recomendada respecto al establecimiento de una ventanilla única debe elevarse a la categoría de norma;
- la definición de la ventanilla única debe ser genérica;
- el Compendio de la OMI no debe formar parte del anexo del Convenio de facilitación, sino que, más bien, solo se le debe hacer referencia;
- no debe incluirse ningún requisito relativo al visado para el permiso en tierra en la lista de la tripulación;
- el establecimiento de comisiones nacionales de facilitación debe seguir siendo una práctica recomendada;
- es necesario proseguir los debates respecto a si los elementos de datos mencionados en el anexo del Convenio de facilitación deben seguir figurando en él como formalidad o si debe incluirse una lista completa en un apéndice.

El Comité también convino en volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen y la actualización del anexo del Convenio de facilitación, coordinado por Francia.

En el FAL 44, se aprobó la incorporación de una lista maestra de datos consolidada al apéndice del anexo del Convenio de facilitación y se acordó fusionar, en una sola, las normas vigentes relativas a los requisitos de autenticación de las declaraciones que figuran en el anexo del Convenio. Asimismo, el Comité dio su visto bueno a volver a constituir el Grupo de trabajo por correspondencia sobre el examen y la actualización del anexo del Convenio de facilitación, coordinado por Francia, y convino en prolongar hasta 2023 el año de ultimación previsto.

En el MSC 45 se aprobaron enmiendas al anexo del Convenio de facilitación y, según se indica en el párrafo 4.17 del informe del Comité de Facilitación (FAL 45/22), está previsto que las enmiendas se adopten en el FAL 46.

En el FAL 42, la Unión adoptó la posición de apoyar la propuesta de Turquía (FAL 42/14) de establecer un nuevo resultado titulado «Examen y actualización del anexo del Convenio de facilitación». Además, las decisiones adoptadas en el FAL 43, el FAL 44 y el FAL 45 estaban en consonancia con las posiciones de la Unión.

Por tanto, la Unión debe apoyar estas enmiendas, ya que ayudarán a ajustar mejor el anexo del Convenio de facilitación a los requisitos del Reglamento (UE) 2019/1239, y adoptar las normas de explotación acordadas para la aplicación de este último, principalmente las siguientes: hacer obligatoria la transmisión electrónica a través de una ventanilla, evitar la repetición de elementos de datos y la utilización de formularios en papel para la transmisión de información, y eliminar el requisito de firma manual.

3.3. Legislación y competencias de la UE en la materia

3.3.1. Resolución del Comité de Seguridad Marítima sobre las normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia, que revisa la resolución MSC.149(77)

Los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia están cubiertos por la Directiva 2014/90/UE, sobre equipos marinos, ya que figuran como elemento número 5.17 en el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1158 de la Comisión, de 22 de junio de 2021, relativo a los requisitos de diseño, construcción y

rendimiento y a las normas de ensayo para los equipos marinos, y por el que se deroga el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1170[1]. El Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1158 hace referencia a la resolución MSC.149(77) de la OMI, sobre la adopción de las normas de funcionamiento revisadas de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia.

Por tanto, las normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia que deben adoptarse en el MSC 105 afectarán a los requisitos aplicables en virtud de la Directiva 2014/90/UE.

3.3.2. Enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL)

La Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE[2] («la Directiva sobre formalidades informativas»), tiene por objeto simplificar y armonizar los procedimientos administrativos aplicados en el transporte marítimo, mediante la generalización de la transmisión electrónica de datos y la racionalización de las formalidades informativas. El artículo 7 de la Directiva obliga a los Estados miembros de la Unión a aceptar los formularios FAL para el cumplimiento de las formalidades informativas. En su artículo 2, letra c), la Directiva define «formularios FAL» como «los modelos de formulario normalizados previstos en el Convenio FAL». Asimismo, la lista de formularios FAL figura en la parte B del anexo de la Directiva 2010/65/UE.

En 2019, la UE adoptó el Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE[3] («el Reglamento EMSWe»). Dicho Reglamento ha entrado en vigor, pero será de aplicación únicamente a partir del 15 de agosto de 2025. En este nuevo marco, se toman medidas importantes para reducir aún más la carga administrativa, así como para aumentar la eficacia y el atractivo del transporte marítimo. El Reglamento prevé la creación de un entorno europeo de ventanilla única marítima («EMSWe», por sus siglas en inglés), dotado de un conjunto común de datos e interfaces armonizadas de comunicación de información, así como la aplicación del principio de informar una sola vez. En el artículo 2, punto 8, del Reglamento, se define el «conjunto de datos EMSWe» como «la lista completa de elementos de datos que se deriva de las obligaciones de información». Las obligaciones de información figuran en el anexo del Reglamento, que incluye todos los formularios FAL en su parte B. Además, el artículo 3, apartado 3, párrafo tercero, del Reglamento establece lo siguiente: «Al valorar la incorporación de elementos de datos al conjunto de datos EMSWe, la Comisión tendrá en cuenta los aspectos de seguridad, así como los principios del Convenio FAL, en particular el de que requerir únicamente la comunicación de información esencial y mantener en un mínimo el número de elementos de datos».

Por tanto, las enmiendas al anexo del Convenio de facilitación que deben adoptarse en el FAL 46 afectarán a la aplicación de las normas de la Directiva 2010/65/UE mencionadas y, a partir de la fecha en que sea aplicable, del Reglamento (UE) 2019/1239.

---

1 DO L 254 de 16.7.2021, p. 1.
2 DO L 283 de 29.10.2010, p. 1.
3 DO L 198 de 25.7.2019, p. 64.

3.3.3. Competencias de la UE

La resolución del Comité de Seguridad Marítima sobre las normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia, que revisa la resolución MSC.149(77), afectaría al Derecho de la Unión, en particular a la aplicación de la Directiva 2014/90/UE.

Las enmiendas al anexo del Convenio de facilitación afectarían al Derecho de la Unión, en particular a la aplicación de la Directiva 2010/65/UE y, a partir de la fecha en que sea aplicable, del Reglamento (UE) 2019/1239.

Por consiguiente, la Unión tiene competencia exclusiva en virtud de la parte final del artículo 3, apartado 2, del TFUE y es, por lo tanto, necesario determinar la posición de la Unión en relación con los actos por los que se adoptan las citadas enmiendas.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica procedimental

4.1.1. Principios

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) contempla la adopción de Decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

El artículo 218, apartado 9, del TFUE es aplicable independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o Parte en el acuerdo[4].

La noción de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surtan efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos instrumentos que no tengan fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que puedan influir de «manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»[5].

4.1.2. Aplicación al presente caso

El Comité de Seguridad Marítima y el Comité de Facilitación de la OMI son organismos creados por un acuerdo, el Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional.

Los actos que dichos Comités deben adoptar son actos que surten efectos jurídicos. Los actos previstos pueden influir de manera determinante en el contenido de la siguiente normativa de la UE:

– La Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos, y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo. Esto se debe a que los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia están cubiertos por la Directiva 2014/90/UE, sobre equipos marinos, ya que figuran como elemento número 5.17 en el Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1158 de la Comisión, relativo a los requisitos de diseño, construcción y rendimiento y a las normas de

[4] Sentencia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartado 64.

[5] Sentencia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo (OIV), C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, apartados 61-64.

ensayo para los equipos marinos, y por el que se deroga el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/1170.

– La Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE, y, a partir de la fecha en que sea aplicable, el Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE (Reglamento EMSWe). Esto se debe a que el artículo 7 de la Directiva obliga a los Estados miembros de la Unión a aceptar los formularios FAL para el cumplimiento de las formalidades informativas, mientras que el artículo 3 del Reglamento (UE) 2019/1239 establece lo siguiente: «Al valorar la incorporación de elementos de datos al conjunto de datos EMSWe, la Comisión tendrá en cuenta los aspectos de seguridad, así como los principios del Convenio FAL, en particular el de que requerir únicamente la comunicación de información esencial y mantener en un mínimo el número de elementos de datos».

En consecuencia, la adopción de

– la resolución MSC sobre las normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia, que revisa la resolución MSC.149(77),

y las enmiendas al

– anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL)

afectaría al Derecho de la Unión, en particular a la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos, y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo; la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE; y, a partir de la fecha en que sea aplicable, el Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE (Reglamento EMSWe).

Los actos previstos ni completan ni modifican el marco institucional del Acuerdo.

Por tanto, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

4.2. Base jurídica sustantiva

4.2.1. Principios

La base jurídica sustantiva de las Decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto respecto del cual se toma una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solo es accesorio, la Decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

4.2.2. Aplicación al presente caso

El objetivo y el contenido principales del acto previsto están relacionados con el transporte marítimo. Por tanto, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 100, apartado 2, del TFUE.

4.3. Conclusión

La base jurídica de la Decisión propuesta debe ser el artículo 100, apartado 2, del TFUE, en relación con el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

2022/0062 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en la Organización Marítima Internacional, durante el 105.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima y el 46.º período de sesiones del Comité de Facilitación, con respecto a la adopción de una resolución sobre las normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia que revise la resolución MSC.149(77), así como de enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional (FAL)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2, en relación con el artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) El Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional (OMI) entró en vigor el 17 de marzo de 1958.

(2) La OMI es un organismo especializado de las Naciones Unidas responsable de la seguridad y la protección del transporte marítimo y la prevención de la contaminación marina y atmosférica por los buques. Todos los Estados miembros de la Unión son miembros de la OMI. La Unión no es miembro de la OMI.

(3) De conformidad con lo dispuesto en el artículo 28, letra b), del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI debe establecer el sistema necesario para el desempeño de los cometidos que le asignen dicho Convenio, la Asamblea de la OMI o el Consejo de la OMI, o los que, dentro de lo estipulado en dicho artículo, puedan serle asignados por aplicación directa de cualquier instrumento internacional o en virtud de lo dispuesto en este, y que sean aceptados por la organización.

(4) De conformidad con el artículo 48, letra a), del Convenio constitutivo de la OMI, el Comité de Facilitación podrá adoptar enmiendas al Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional («Convenio FAL»)[1]. Todos los Estados miembros son Partes en el Convenio de facilitación. La Unión Europea no es Parte en ese Convenio.

(5) El Comité de Seguridad Marítima, durante su 105.º período de sesiones, que se celebrará del 20 al 29 de abril de 2022, debe aprobar una resolución sobre las normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia que revise la resolución MSC.149(77).

[1] El Convenio de facilitación entró en vigor el 5 de marzo de 1967.

(6) El Comité de Facilitación, durante su 46.º período de sesiones, que se celebrará del 9 al 13 de mayo de 2022, debe adoptar enmiendas al anexo del Convenio FAL.

(7) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el 105.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima, dado que la resolución sobre las normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia, que está previsto que adopte el Comité de Seguridad Marítima y que revisa la resolución MSC.149(77), podrá influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión, a saber, la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos, y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo[2].

(8) La adopción de la resolución del Comité de Seguridad Marítima sobre las normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia, que revisa la resolución MSC.149(77), mejoraría las normas de funcionamiento vigentes aplicables a los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia. Por consiguiente, la Unión debe apoyar la resolución, ya que tiene por objeto facilitar la modernización del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM) e incluir la interpretación unificada de las fechas de validez de las pilas para las radios portátiles bidireccionales de ondas métricas de las embarcaciones de supervivencia.

(9) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión durante el 46.º período de sesiones del Comité de Facilitación, dado que las enmiendas previstas al anexo del Convenio FAL podrán influir de manera determinante en el contenido del Derecho de la Unión, a saber, la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE[3], así como, a partir de la fecha en que sea aplicable, el Reglamento (UE) 2019/1239 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE (Reglamento EMSWe)[4].

(10) Las enmiendas al anexo del Convenio de facilitación ajustarían mejor dicho anexo a los requisitos del Reglamento (UE) 2019/1239 y a las normas comerciales acordadas para la aplicación de este, concretamente, haciendo obligatoria la transmisión electrónica a través de una ventanilla única, evitando que se repitan los elementos de datos y que se utilicen formularios en papel para la transmisión de información, y eliminando el requisito de firmas manuales.

(11) La posición de la Unión ha de ser expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Facilitación de la OMI, actuando conjuntamente.

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

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 105.º período de sesiones del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional («OMI») será la de aceptar la adopción de la resolución del Comité de Seguridad Marítima sobre las normas de funcionamiento de los aparatos radiotelefónicos portátiles bidireccionales de ondas métricas para embarcaciones de supervivencia, que revisa la resolución MSC.149(77).

Artículo 2

La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 46.º período de sesiones del Comité de Facilitación de la OMI será la de aceptar la adopción de las enmiendas al anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional («Convenio FAL»).

Artículo 3

1. La posición a la que se refiere el artículo 1 será expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del Comité de Seguridad Marítima de la OMI, actuando conjuntamente.

2. La posición a la que se refiere el artículo 2 será expresada por los Estados miembros de la Unión que son miembros del Comité de Facilitación de la OMI, actuando conjuntamente.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta