



Βρυξέλλες, 23 Οκτωβρίου 2026
(OR. en)

14840/26

**Διοργανικός φάκελος:
2026/0328 (NLE)**

**MAR 171
OMI 70
TELECOM 500
DIGIT 271
EU-GNSS 37**

ΠΡΟΤΑΣΗ

Αποστολέας:	Για τη Γενική Γραμματέα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η κα Martine DEPREZ, Διευθύντρια
Ημερομηνία Παραλαβής:	23 Οκτωβρίου 2026
Αποδέκτης:	κα Thérèse BLANCHET, Γενική Γραμματέας του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
Αριθ. εγγρ. Επιτρ.:	COM(2026) 578 final
Θέμα:	Πρόταση ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού κατά την 112η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας όσον αφορά την έγκριση τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) του 1974, το σχέδιο απόφασης MSC.471(101)/Rev.1 σχετικά με πρότυπα επιδόσεων για ραδιοφάρους ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRB) ελεύθερης επίπλευσης που λειτουργούν στα 406 MHz, για την εισαγωγή της υπηρεσίας αμφίδρομης επικοινωνίας ως προαιρετικής λειτουργίας, και το σχέδιο απόφασης της MSC σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τη λειτουργία πορείας (R-Mode) των δεκτών πλοίων

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες το έγγραφο - COM(2026) 578 final.

συνημμ.: COM(2026) 578 final



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 23.10.2026
COM(2026) 578 final

2026/0328 (NLE)

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού κατά την 112η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας όσον αφορά την έγκριση τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) του 1974, το σχέδιο απόφασης MSC.471(101)/Rev.1 σχετικά με πρότυπα επιδόσεων για ραδιοφάρους ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRB) ελεύθερης επίπλευσης που λειτουργούν στα 406 MHz, για την εισαγωγή της υπηρεσίας αμφίδρομης επικοινωνίας ως προαιρετικής λειτουργίας, και το σχέδιο απόφασης της MSC σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τη λειτουργία πορείας (R-Mode) των δεκτών πλοίων

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά την απόφαση για τον καθορισμό της θέσης που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά την 112η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (στο εξής: MSC), η οποία έχει προγραμματιστεί να διεξαχθεί από τις 14 έως τις 18 Δεκεμβρίου 2026.

Κατά την 112η σύνοδό της, η MSC πρόκειται να εγκρίνει:

- α) τροποποιήσεις στο κεφάλαιο V της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) του 1974, οι οποίες αναμένεται να τεθούν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2032·
- β) το σχέδιο απόφασης MSC.471(101)/Rev.1 σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τους ραδιοφάρους ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRB) ελεύθερης επίπλευσης που λειτουργούν στα 406 MHz, για την εισαγωγή της υπηρεσίας αμφίδρομης επικοινωνίας ως προαιρετικής λειτουργίας·
- γ) το σχέδιο απόφασης της MSC σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τη λειτουργία πορείας (R-Mode) των δεκτών πλοίων.

2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

2.1. Η Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και η σύμβαση SOLAS

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) θεσπίστηκε μέσω της Σύμβασης περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού. Σκοπός του ΔΝΟ είναι να αποτελέσει ένα φόρουμ συνεργασίας στο πεδίο των ρυθμίσεων και των πρακτικών σε πάσης φύσεως τεχνικά θέματα που άπτονται της διεθνούς εμπορικής ναυτιλίας. Στόχος του είναι επίσης να ενθαρρύνει τη γενική αποδοχή των υψηλότερων κατά το δυνατόν προτύπων όσον αφορά την ασφάλεια της ναυτιλίας, την αποτελεσματικότητα της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία, προωθώντας παράλληλα ισότιμους όρους ανταγωνισμού. Ασχολείται επίσης με τον χειρισμό συναφών διοικητικών και νομικών θεμάτων.

Η Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ στις 17 Μαρτίου 1958.

Όλα τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης. Η Ένωση δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της Σύμβασης.

Όλα τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (στο εξής: SOLAS) του 1974, η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 25 Μαΐου 1980. Η Ένωση δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος της SOLAS.

2.2. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός και η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) είναι ο ειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών που είναι αρμόδιος για την ασφάλεια και την προστασία της ναυτιλίας και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία. Είναι η αρχή που καθορίζει παγκόσμια πρότυπα για την ασφάλεια, την προστασία και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις της διεθνούς ναυτιλίας. Ο κύριος ρόλος του είναι η διαμόρφωση ενός δίκαιου και αποτελεσματικού ρυθμιστικού πλαισίου για τον ναυτιλιακό κλάδο, το οποίο να υιοθετείται και να εφαρμόζεται σε παγκόσμιο επίπεδο.

Η συμμετοχή στον ΔΝΟ είναι ανοικτή μόνο σε κράτη. Όλα τα κράτη μέλη της ΕΕ είναι μέλη του ΔΝΟ. Μολονότι η ΕΕ δεν είναι μέλος, οι σχέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τον ΔΝΟ βασίζονται σήμερα στην απόφαση Α.1168(32) του ΔΝΟ, η οποία καθορίζει τις διαδικασίες και τους όρους για τη συνεργασία μεταξύ του ΔΝΟ και των διακυβερνητικών οργανισμών. Με βάση την εν λόγω απόφαση του ΔΝΟ και περαιτέρω ρυθμίσεις μετά το 1974, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμμετέχει ως παρατηρητής σε όλες τις συνεδριάσεις των επιτροπών και των υποεπιτροπών του ΔΝΟ.

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του ΔΝΟ απαρτίζεται από όλα τα μέλη του ΔΝΟ και συνέρχεται τουλάχιστον άπαξ ετησίως. Εξετάζει κάθε θέμα που εμπίπτει στο αντικείμενο του Οργανισμού και αφορά τα βοηθήματα ναυσιπλοΐας, τη ναυπήγηση και τον εξοπλισμό πλοίων, την επάνδρωση από άποψη ασφάλειας, τους κανόνες πρόληψης συγκρούσεων, τον χειρισμό επικίνδυνων φορτίων, τις διαδικασίες και τις απαιτήσεις ασφάλειας της ναυτιλίας, τα υδρογραφικά στοιχεία, τα ημερολόγια πλοίων και τη ναυσιπλοϊκή καταγραφή, τη διερεύνηση θαλάσσιων ατυχημάτων, την περισυλλογή και διάσωση, καθώς και κάθε άλλο θέμα που αφορά άμεσα την ασφάλεια της ναυτιλίας.

Σύμφωνα με το άρθρο 28 στοιχείο β) της σύμβασης του ΔΝΟ, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ αποτελεί μηχανισμό εκτέλεσης των καθηκόντων που της ανατίθενται από τη σύμβαση του ΔΝΟ, τη Συνέλευση του ΔΝΟ ή το Συμβούλιο του ΔΝΟ, ή κάθε άλλου καθήκοντος, αποδεκτού από τον ΔΝΟ, που εμπίπτει στο ανωτέρω πεδίο εφαρμογής και το οποίο μπορεί να της ανατεθεί στο πλαίσιο ή βάσει οποιασδήποτε άλλης διεθνούς πράξης. Οι αποφάσεις της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας και των επικουρικών οργάνων της εκδίδονται με πλειοψηφία από τα μέλη.

2.3. Οι προς έγκριση πράξεις της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ

Κατά την 112η σύνοδό της, η MSC προβλέπεται να εγκρίνει:

- α) τροποποιήσεις στο κεφάλαιο V της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) του 1974, οι οποίες αναμένεται να τεθούν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2032.

Οι τροποποιήσεις αυτές πρόκειται να εγκριθούν σύμφωνα με το άρθρο VIII στοιχείο β) σημείο iv) της σύμβασης SOLAS. Μόλις οι τροποποιήσεις του κεφαλαίου V της SOLAS τεθούν σε ισχύ σύμφωνα με το άρθρο VIII της εν λόγω σύμβασης, είναι νομικά δεσμευτικές για τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις των κρατών στα οποία εφαρμόζονται.

Σκοπός των προς έγκριση τροποποιήσεων είναι να εισαχθεί, σε παράκτια κράτη που τη δικαιούνται, η δωρεάν πολιτική παροχής τακτικών αναφορών στίγματος ανά εξάωρο μέσω του συστήματος ευρείας εμβέλειας αναγνώρισης και εντοπισμού πλοίων (LRIT).

- β) το σχέδιο απόφασης MSC.471(101)/Rev.1 σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τους ραδιοφάρους ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRB) ελεύθερης επίπλευσης που λειτουργούν στα 406 MHz, για την εισαγωγή της υπηρεσίας αμφίδρομης επικοινωνίας ως προαιρετικής λειτουργίας.

Σκοπός της προβλεπόμενης αναθεώρησης του σχεδίου απόφασης είναι η υπηρεσία αμφίδρομης επικοινωνίας μέσω της υπηρεσίας ζεύξης επιστροφής SAR/Galileo να αποτελέσει μέσο βασικής επικοινωνίας μεταξύ του ναυτικού προσωπικού που βρίσκεται σε κατάσταση κινδύνου και των αρχών συντονισμού της διάσωσης, ώστε να ενισχυθεί το σύστημα προειδοποίησης κινδύνου στη θάλασσα.

- γ) το σχέδιο απόφασης της MSC σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τη λειτουργία πορείας (R-Mode) των δεκτών πλοίων.

Σκοπός του προς έγκριση σχεδίου απόφασης είναι να βελτιωθεί η ασφάλεια της ναυτιλίας με την αντιμετώπιση βλαβών στο παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS) μέσω ενός συστήματος έκτακτης ανάγκης για το GNSS, όπως η R-Mode βάσει συστήματος ανταλλαγής δεδομένων στη ζώνη συχνοτήτων VHF (VDES).

3. ΘΕΣΗ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΗΦΘΕΙ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

3.1. Τροποποιήσεις του κανονισμού V/19-1 της SOLAS

Κατά την 110η σύνοδό της (στο εξής: MSC 110), η MSC συμφώνησε να συμπεριλάβει στο θεματολόγιο της επιτροπής για τη διετία 2026-2027, καθώς και στην προσωρινή ημερήσια διάταξη της 111ης συνόδου της (στο εξής: MSC 111), ένα σημείο σχετικά με την επανεξέταση της χρηματοοικονομικής αρχιτεκτονικής του συστήματος LRIT («Review of the financial architecture of the LRIT system»). Κατά την MSC 110 συμφωνήθηκε η σύσταση τεχνικής ομάδας από την MSC 111 με σκοπό την επανεξέταση της χρηματοοικονομικής αρχιτεκτονικής του συστήματος LRIT· ανάλογα με την έκβαση των συζητήσεων στην MSC 111, η MSC θα αποφάσιζε πώς θα προχωρούσε η κατάρτιση των τροποποιήσεων του κανονισμού V/19-1 της SOLAS.

Η θέση της Ένωσης στην MSC 110 ήταν να υποστηρίξει αυτό το νέο σημείο.

Κατά την 111η σύνοδό της, η MSC έλαβε υπόψη ορισμένες παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν από συμβαλλόμενα μέρη του ΔΝΟ και αποφάσισε να συστήσει την Ομάδα εργασίας για τη χρηματοοικονομική αρχιτεκτονική του συστήματος LRIT. Η MSC 111 ανέθεσε στην Ομάδα εργασίας, μεταξύ άλλων, την παροχή συμβουλών σχετικά με το πώς θα προχωρούσε η κατάρτιση των τροποποιήσεων του κανονισμού V/19-1 της SOLAS. Αφού εξέτασε την έκθεση της Ομάδας εργασίας για τη χρηματοοικονομική αρχιτεκτονική του συστήματος LRIT, η MSC 111 ενέκρινε το σχέδιο τροποποιήσεων του κανονισμού V/19-1 της SOLAS όσον αφορά την εισαγωγή της δωρεάν πολιτικής παροχής τυποποιημένων περιοδικών αναφορών στίγματος μέσω του LRIT στα δικαιούχα παράκτια κράτη, με σκοπό την έγκριση των εν λόγω τροποποιήσεων κατά την MSC 112 και την έναρξη ισχύος τους το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 2032. Οι τροποποιήσεις αυτές διαβιβάστηκαν από τη Γραμματεία του ΔΝΟ μέσω της εγκυκλίου αριθ. 5222 του ΔΝΟ, της 11ης Ιουνίου 2026.

Η θέση της Ένωσης στην MSC 111 ήταν να υποστηρίξει, κατ' αρχήν, ότι η MSC 111 έπρεπε να λάβει μια απόφαση πολιτικής υπέρ της δωρεάν παροχής τακτικών αναφορών στίγματος ανά εξάωρο μέσω του LRIT στα παράκτια κράτη που δικαιούνται να λαμβάνουν τις εν λόγω πληροφορίες, καθώς και ότι έπρεπε να συσταθεί μια Ομάδα εργασίας κατά την MSC 111 για την εξέταση των παρατηρήσεων που υποβλήθηκαν για το εν λόγω σημείο της ημερήσιας διάταξης.

Θα πρέπει επίσης να υπενθυμιστεί ότι η MSC 111 κάλεσε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο να ζητήσει από τον χειριστή του IDE, δηλαδή από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, να διενεργήσει, υπό τον συντονισμό του οργάνου επιχειρησιακής διακυβέρνησης του LRIT, δοκιμές επιδόσεων του IDE, ούτως ώστε να επαληθεύσει την ικανότητα και τις επιδόσεις του σε επιχειρησιακό επίπεδο όσον αφορά τη διαχείριση της αναμενόμενης αύξησης των μηνυμάτων που θα ανταλλάσσονται μεταξύ των κέντρων δεδομένων του LRIT, η οποία θα προκύψει από την εφαρμογή του νέου μοντέλου κόστους. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι εν λόγω δοκιμές βρίσκονται σε εξέλιξη και ότι τα αποτελέσματά τους θα κοινοποιηθούν στην MSC 112.

Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει τις τροποποιήσεις αυτές, καθώς έτσι θα επιτευχθεί η δημιουργία πιο ολοκληρωμένης εικόνας όσον αφορά την κατάσταση στη θάλασσα σε παγκόσμιο επίπεδο. Κάθε παράκτιο κράτος θα είναι σε θέση να παρακολουθεί τα ύδατά του

ως έναν βαθμό, κάτι το οποίο θα επιτρέψει την ταχύτερη ανταπόκριση σε περιστατικά και την καλύτερη υποστήριξη των ερευνών και των αναλύσεων.

Η οδηγία 2002/59/EK για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης (οδηγία VTMISS)¹, όπως τροποποιήθηκε, υποχρεώνει, βάσει του άρθρου της 6β, τα κράτη μέλη της ΕΕ και την Επιτροπή να συνεργάζονται για τον προσδιορισμό των απαιτήσεων που αφορούν την εγκατάσταση του εξοπλισμού μετάδοσης πληροφοριών LRIT επί πλοίων που πλέουν σε ύδατα που καλύπτονται από σταθερούς σταθμούς οι οποίοι χρησιμοποιούν συστήματα αυτόματης αναγνώρισης (AIS) και έχουν τις βάσεις τους σε κράτη μέλη, και να υποβάλλουν στον ΔΝΟ τυχόν κατάλληλα μέτρα, καθώς και να συνεργάζονται για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Κέντρου Δεδομένων LRIT (EU LRIT DC). Επιπλέον, το ευρωπαϊκό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών (SafeSeaNet), το οποίο θεσπίστηκε με την ίδια οδηγία, επιτρέπει τη διάδοση των πληροφοριών LRIT που λαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 6β της εν λόγω οδηγίας μεταξύ των κρατών μελών.

Το αντικείμενο των προς έγκριση τροποποιήσεων αφορά τομέα για τον οποίο η Ένωση έχει αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 2 τελευταία φράση της ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι οι προς έγκριση πράξεις ενδέχεται να επηρεάσουν τους κοινούς κανόνες ή να μεταβάλουν την εμβέλειά τους. Ως εκ τούτου, οι τροποποιήσεις του κανονισμού V/19-1 της SOLAS όσον αφορά το LRIT μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο τις απαιτήσεις που ισχύουν βάσει της οδηγίας 2002/59/EK.

3.2. Σχέδιο απόφασης MSC.471(101)/Rev.1 σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τους ραδιοφάρους ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRB) ελεύθερης επίπλευσης που λειτουργούν στα 406 MHz, για την εισαγωγή της υπηρεσίας αμφίδρομης επικοινωνίας ως προαιρετικής λειτουργίας

Κατά την 107η σύνοδό της, η MSC συμφώνησε να συμπεριλάβει στο θεματολόγιό της για τη διετία που θα ακολουθούσε ένα σημείο σχετικά με την ανάπτυξη κατευθυντήριων γραμμών για τους EPIRB που χρησιμοποιούν την υπηρεσία αμφίδρομης επικοινωνίας μέσω της υπηρεσίας ζεύξης επιστροφής SAR/Galileo, οι οποίες συμπληρώνουν τα πρότυπα επιδόσεων για τους EPIRB [απόφαση MSC.471(101)] {«Development of guidelines for EPIRBs which implement the two-way communication service via the SAR/Galileo Return Link service as a complement to EPIRB performance standards [resolution MSC.471(101)]»}, για την ολοκλήρωση του οποίου χρειάστηκαν δύο συνεδριάσεις, προσδιορίζοντας την υποεπιτροπή Ναυσιπλοΐας, Επικοινωνιών και Έρευνας και Διάσωσης (NCSR) ως το συνδεδεμένο όργανο. Δεδομένου ότι το αίτημα για το νέο αυτό σημείο είχε υποβληθεί από την Ένωση, η θέση της στην MSC 107 ήταν να υποστηρίξει την εισαγωγή του νέου σημείου.

Η NCSR, κατά την 13η σύνοδό της (στο εξής: NCSR 13), εξέτασε ορισμένα έγγραφα, συμπεριλαμβανομένων παρατηρήσεων της Ένωσης (έγγραφο NCSR 13/8 από την Αυστρία κ.ά.), στα οποία παρουσιάζεται η υπηρεσία αμφίδρομης επικοινωνίας που προσφέρει η υπηρεσία ζεύξης επιστροφής του Galileo και προτείνονται σχέδια τροποποιήσεων της απόφασης MSC.471(101) σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τους ραδιοφάρους ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRB) ελεύθερης επίπλευσης που λειτουργούν στα 406 MHz, για την εισαγωγή της υπηρεσίας αμφίδρομης επικοινωνίας ως προαιρετικής λειτουργίας των EPIRB. Η NCSR 13 ανέθεσε στην Ομάδα εργασίας της να εξετάσει, μεταξύ άλλων, το σχέδιο τροποποιήσεων της απόφασης MSC.471(101) για την εισαγωγή της υπηρεσίας αμφίδρομης επικοινωνίας ως προαιρετικής λειτουργίας. Αφού εξέτασε την έκθεση της Ομάδας εργασίας,

¹ Οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργηση της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 208 της 5.8.2002, σ. 10).

η NSCR 13 συμφώνησε επί του σχεδίου απόφασης MSC.471(101)/Rev.1 σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τους ραδιοφάρους ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRB) ελεύθερης επίπλευσης που λειτουργούν στα 406 MHz, για την εισαγωγή της υπηρεσίας αμφίδρομης επικοινωνίας ως προαιρετικής λειτουργίας, με σκοπό την έγκρισή του από την MSC 112. Το σχέδιο απόφασης MSC.471(101)/Rev.1 διαβιβάστηκε από τη Γραμματεία του ΔΝΟ μέσω των εγγράφων MSC 112/10 και NSCR 13/18/Add.1.

Η θέση της Ένωσης στο πλαίσιο της NSCR 13 ήταν να υποστηρίξει ενεργά τα σχέδια τροποποιήσεων των προτύπων επιδόσεων για τους ραδιοφάρους ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRB) ελεύθερης επίπλευσης [απόφαση MSC.471(101)], με σκοπό να περιληφθεί η υπηρεσία αμφίδρομης επικοινωνίας που προσφέρει η υπηρεσία ζεύξης επιστροφής του Galileo στους φάρους Cospas-Sarsat.

Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει το σχέδιο απόφασης MSC.471(101)/Rev.1, διότι η νέα αυτή υπηρεσία αναμένεται να βελτιώσει τη λειτουργία των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης (SAR), με αποτέλεσμα τη λήψη καλύτερων και πιο έγκαιρων απαντήσεων κατά τη διάσωση. Η υπηρεσία αμφίδρομης επικοινωνίας μέσω της υπηρεσίας ζεύξης επιστροφής SAR/Galileo θα αποτελέσει μέσο βασικής επικοινωνίας μεταξύ του ναυτικού προσωπικού που βρίσκεται σε κατάσταση κινδύνου και των αρχών συντονισμού της διάσωσης, ώστε να ενισχυθεί το σύστημα προειδοποίησης κινδύνου στη θάλασσα.

Ο κανονισμός (ΕΕ) 2021/696² θεσπίζει το ενωσιακό διαστημικό πρόγραμμα και τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το διαστημικό πρόγραμμα (άρθρο 1). Το πρόγραμμα περιλαμβάνει την ευρωπαϊκή πολιτική δορυφορικής πλοήγησης που παρέχει στην Ένωση δύο συστήματα δορυφορικής πλοήγησης: το σύστημα που θεσπίστηκε στο πλαίσιο του προγράμματος Galileo [άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2021/696] και το σύστημα που θεσπίστηκε στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Υπέρθωσης για τη Γεωστατική Πλοήγηση (EGNOS) [άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του εν λόγω κανονισμού].

Σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/696, η Επιτροπή φέρει τη γενική ευθύνη για την υλοποίηση του ενωσιακού διαστημικού προγράμματος, συμπεριλαμβανομένων των Galileo και EGNOS. Το πρόγραμμα Galileo έχει ως στόχο τη δημιουργία και τη λειτουργία της παγκόσμιας υποδομής δορυφορικής πλοήγησης και εντοπισμού θέσης, η οποία θα είναι ειδικά σχεδιασμένη για μη στρατιωτικούς σκοπούς και θα μπορεί να χρησιμοποιείται από διάφορους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς στην Ευρώπη και τον υπόλοιπο κόσμο.

Επιπλέον, οι απαιτήσεις για την έγκριση τύπου και τα πρότυπα μεταφοράς και επιδόσεων για τους EPIRB ρυθμίζονται βάσει της καταχώρισης MED/5.6 του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2026/1434 της Επιτροπής³, στην οποία περιλαμβάνεται η απόφαση MSC.471(101). Ο εκτελεστικός κανονισμός περιλαμβάνει απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής και επιδόσεων και πρότυπα δοκιμών για τον εξοπλισμό πλοίων. Βασίζεται στην εξουσία που έχει ανατεθεί στην Επιτροπή να υποδεικνύει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τις

² Κανονισμός (ΕΕ) 2021/696 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 28ης Απριλίου 2021, για τη θέσπιση του ενωσιακού διαστημικού προγράμματος και του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το διαστημικό πρόγραμμα, και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 912/2010, (ΕΕ) αριθ. 1285/2013 και (ΕΕ) αριθ. 377/2014 και της απόφασης αριθ. 541/2014/ΕΕ (ΕΕ L 170 της 12.5.2021, σ. 69).

³ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2026/1434 της Επιτροπής, της 30ής Ιουνίου 2026, για τη θέσπιση κανόνων εφαρμογής της οδηγίας 2014/90/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τις απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής και επιδόσεων και τα πρότυπα δοκιμών για τον εξοπλισμό πλοίων, καθώς και για την κατάργηση του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2025/1533 της Επιτροπής (ΕΕ L, 2026/1434, http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2026/1434/oj).

απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής και επιδόσεων, καθώς και τα πρότυπα δοκιμών για τον εξοπλισμό πλοίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2014/90/ΕΕ σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων⁴, σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας.

Το αντικείμενο των προς έγκριση τροποποιήσεων αφορά τομέα για τον οποίο η Ένωση έχει αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 2 τελευταία φράση της ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι οι προς έγκριση πράξεις ενδέχεται να μεταβάλουν την εμβέλειά των κοινών κανόνων. Ως εκ τούτου, το σχέδιο απόφασης MSC.471(101)/Rev.1 σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τους ραδιοφάρους ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRB) ελεύθερης επίπλευσης που λειτουργούν στα 406 MHz, για την εισαγωγή της υπηρεσίας αμφίδρομης επικοινωνίας ως προαιρετικής λειτουργίας, μπορεί να επηρεάσει με καθοριστικό τρόπο τις απαιτήσεις που ισχύουν βάσει του κανονισμού (ΕΕ) 2021/696, της οδηγίας 2014/90/ΕΕ και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2026/1434 της Επιτροπής.

3.3. Σχέδιο απόφασης της MSC σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τη λειτουργία πορείας (R-Mode) των δεκτών πλοίων

Κατά την 110η σύνοδό της, η MSC εξέτασε τις παρατηρήσεις της Ένωσης (έγγραφο MSC 109/19/2 από την Αυστρία κ.ά.), στις οποίες προτείνεται ένα νέο σημείο σχετικά με την ανάπτυξη προτύπων επιδόσεων όσον αφορά τη λειτουργία πορείας (R-Mode) στους δέκτες ραδιοπλοήγησης, και συμφώνησε να συμπεριλάβει το σημείο αυτό στην ημερήσια διάταξη της υποεπιτροπής NCSR, την οποία προσδιορίζει ως το συνδεδεμένο όργανο.

Η NCSR, κατά τη 13η σύνοδό της (στο εξής: NCSR 13), εξέτασε ορισμένα έγγραφα, συμπεριλαμβανομένων παρατηρήσεων της Ένωσης (έγγραφο NCSR 13/13/1 από την Αυστρία κ.ά.), στα οποία προτείνεται η κατάρτιση σχεδίων προτύπων επιδόσεων για την R-Mode των δεκτών πλοίων, εξοπλισμού ο οποίος προορίζεται για την πλοήγηση των πλοίων και παρέχει δεδομένα εντοπισμού θέσης, πλοήγησης και χρονισμού, είτε ως εναλλακτικό σύστημα είτε ως συμπληρωματικό προς το παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS). Η NCSR 13 ανέθεσε στην Ομάδα εργασίας της να καταρτίσει σχέδιο προτύπων επιδόσεων για τη λειτουργία πορείας (R-Mode) των δεκτών πλοίων. Αφού εξέτασε την έκθεση της Ομάδας εργασίας, η NCSR 13 συμφώνησε επί του σχεδίου απόφασης της MSC σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για την R-Mode των δεκτών πλοίων, με σκοπό την έγκρισή του από την MSC 112. Το σχέδιο απόφασης διαβιβάστηκε από τη Γραμματεία του ΔΝΟ μέσω των εγγράφων MSC 112/10 και NCSR 13/18/Add.1.

Η θέση της Ένωσης στο πλαίσιο της NCSR 13 ήταν να υποστηρίξει ενεργά τα σχέδια προτύπων επιδόσεων για τη λειτουργία πορείας (R-Mode) των δεκτών πλοίων.

Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει το σχέδιο απόφασης, καθώς έτσι θα βελτιωθεί η ασφάλεια της ναυτιλίας με την αντιμετώπιση βλαβών στο GNSS μέσω ενός συστήματος έκτακτης ανάγκης για το GNSS, όπως η R-Mode βάσει συστήματος ανταλλαγής δεδομένων στη ζώνη συχνοτήτων VHF (VDES). Η συνδυασμένη χρήση GNSS και R-Mode, σε σύγκριση με τη χρήση αυτόνομου συστήματος πλοήγησης βασιζόμενου στο GNSS, θα έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της ανθεκτικότητας ως προς την ακρίβεια, τη διαθεσιμότητα και την ακεραιότητα, και θα καταστήσει ανθεκτική τη λύση που σχετίζεται με τον εντοπισμό θέσης, την ταχύτητα και τον χρονισμό (PVT).

Ο εξοπλισμός ναυσιπλοΐας, συμπεριλαμβανομένων των δεκτών πλοίων του παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (GNSS), παρατίθεται στο τμήμα 4 του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2026/1434 της Επιτροπής. Ο εκτελεστικός κανονισμός

⁴ Οδηγία 2014/90/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων και για την κατάργηση της οδηγίας 96/98/ΕΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 146, <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/90/oj>).

περιλαμβάνει απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής και επιδόσεων και πρότυπα δοκιμών για τον εξοπλισμό πλοίων. Βασίζεται στην εξουσιοδότηση της Επιτροπής να υποδεικνύει, μέσω εκτελεστικών πράξεων, τις απαιτήσεις σχεδιασμού, κατασκευής και επιδόσεων, καθώς και τα πρότυπα δοκιμών για τον εξοπλισμό πλοίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας 2014/90/ΕΕ σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων, σύμφωνα με το άρθρο 35 παράγραφος 2 της εν λόγω οδηγίας.

Το αντικείμενο των προς έγκριση τροποποιήσεων αφορά τομέα για τον οποίο η Ένωση έχει αποκλειστική εξωτερική αρμοδιότητα δυνάμει του άρθρου 3 παράγραφος 2 τελευταία φράση της ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι οι προς έγκριση πράξεις ενδέχεται να μεταβάλουν την εμβέλειά των κοινών κανόνων. Ως εκ τούτου, το σχέδιο απόφασης σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τη λειτουργία πορείας (R-Mode) των δεκτών πλοίων μπορεί να επηρεάσει με καθοριστικό τρόπο τις απαιτήσεις που ισχύουν βάσει της οδηγίας 2014/90/ΕΕ και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2026/1434 της Επιτροπής.

4. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

4.1. Διαδικαστική νομική βάση

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ είναι οργανισμός που έχει συσταθεί με συμφωνία, τη Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Οι προβλεπόμενες πράξεις τις οποίες καλείται να εγκρίνει η MSC 112 του ΔΝΟ θα παράγουν έννομα αποτελέσματα για τα κράτη μέλη βάσει της σύμβασης SOLAS. Οι προς έγκριση πράξεις είναι ικανές να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της ενωσιακής νομοθεσίας, και συγκεκριμένα:

- την οδηγία 2002/59/ΕΚ για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης. Αυτό αιτιολογείται από το ότι το άρθρο 6β της οδηγίας 2002/59/ΕΚ υποχρεώνει τα κράτη μέλη της ΕΕ και την Επιτροπή να συνεργάζονται για τον προσδιορισμό των απαιτήσεων που αφορούν την εγκατάσταση του εξοπλισμού για μετάδοση πληροφοριών LRIT επί πλοίων που πλέουν σε ύδατα που καλύπτονται από σταθερούς σταθμούς οι οποίοι χρησιμοποιούν συστήματα αυτόματης αναγνώρισης (AIS) και έχουν τις βάσεις τους σε κράτη μέλη, και να υποβάλλουν στον ΔΝΟ τυχόν κατάλληλα μέτρα, καθώς και να συνεργάζονται για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Κέντρου Δεδομένων LRIT (EU LRIT DC). Επιπλέον, το ευρωπαϊκό σύστημα ανταλλαγής ναυτιλιακών πληροφοριών (SafeSeaNet), το οποίο θεσπίστηκε με την ίδια οδηγία, επιτρέπει τη διάδοση των πληροφοριών LRIT που λαμβάνονται σύμφωνα με το άρθρο 6β της εν λόγω οδηγίας μεταξύ των κρατών μελών.
- τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/696 για τη θέσπιση του ενωσιακού διαστημικού προγράμματος και του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για το διαστημικό πρόγραμμα. Αυτό αιτιολογείται από το ότι το πρόγραμμα περιλαμβάνει την ευρωπαϊκή πολιτική δορυφορικής πλοήγησης που παρέχει στην Ένωση δύο συστήματα δορυφορικής πλοήγησης: το σύστημα που θεσπίστηκε στο πλαίσιο του προγράμματος Galileo [άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΕ) 2021/696] και το σύστημα που θεσπίστηκε στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Υπέρθεσης για τη Γεωστατική Πλοήγηση (EGNOS) [άρθρο 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του εν λόγω κανονισμού]. Σύμφωνα με το άρθρο 28 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2021/696, η Επιτροπή φέρει τη γενική ευθύνη για την υλοποίηση του ευρωπαϊκού διαστημικού προγράμματος, συμπεριλαμβανομένων των Galileo και EGNOS. Το πρόγραμμα Galileo έχει ως στόχο τη δημιουργία και τη λειτουργία της παγκόσμιας υποδομής δορυφορικής πλοήγησης και εντοπισμού θέσης, η οποία θα

είναι ειδικά σχεδιασμένη για μη στρατιωτικούς σκοπούς και θα μπορεί να χρησιμοποιείται από διάφορους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς στην Ευρώπη και τον υπόλοιπο κόσμο.

- την οδηγία 2014/90/ΕΕ σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων και τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2026/1434 της Επιτροπής. Αυτό αιτιολογείται από το ότι στο τμήμα 4 του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2026/1434 της Επιτροπής περιλαμβάνεται ο εξοπλισμός ναυσιπλοΐας, στον οποίο περιέχονται οι δέκτες πλοίων του παγκόσμιου δορυφορικού συστήματος πλοήγησης (GNSS), και θα ενσωματωθεί το σχέδιο απόφασης σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για την R-Mode των δεκτών. Επιπλέον, στο τμήμα 5 του παραρτήματος του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2026/1434 της Επιτροπής περιλαμβάνονται οι απαιτήσεις για την έγκριση τύπου και τα πρότυπα μεταφοράς και επιδόσεων για τους EPIRB, και θα ενσωματωθεί η αναθεωρημένη απόφαση MSC.471(101) σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τους EPIRB.

Οι προς έγκριση πράξεις δεν συμπληρώνουν ούτε τροποποιούν το θεσμικό πλαίσιο της Σύμβασης.

Συνεπώς, η διαδικαστική νομική βάση για την προτεινόμενη απόφαση είναι το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ.

4.2. Ουσιαστική νομική βάση

Ο κύριος στόχος και το περιεχόμενο της προς έγκριση πράξης αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές.

Συνεπώς, η ουσιαστική νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης είναι το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ.

4.3. Συμπέρασμα

Το άρθρο 100 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9 της ΣΛΕΕ θα πρέπει να αποτελέσουν τη νομική βάση της προτεινόμενης απόφασης.

Πρόταση

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με τη θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού κατά την 112η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας όσον αφορά την έγκριση τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) του 1974, το σχέδιο απόφασης MSC.471(101)/Rev.1 σχετικά με πρότυπα επιδόσεων για ραδιοφάρους ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRB) ελεύθερης επίπλευσης που λειτουργούν στα 406 MHz, για την εισαγωγή της υπηρεσίας αμφίδρομης επικοινωνίας ως προαιρετικής λειτουργίας, και το σχέδιο απόφασης της MSC σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τη λειτουργία πορείας (R-Mode) των δεκτών πλοίων

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφος 9,

Έχοντας υπόψη την πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Σύμβαση περί Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού τέθηκε σε ισχύ στις 17 Μαρτίου 1958.
- (2) Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (στο εξής: ΔΝΟ) είναι ειδικευμένος οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών, αρμόδιος για την ασφάλεια και την προστασία της ναυτιλίας και την πρόληψη της θαλάσσιας και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία. Όλα τα κράτη μέλη της Ένωσης είναι μέλη του ΔΝΟ. Η Ένωση δεν είναι μέλος του ΔΝΟ.
- (3) Σύμφωνα με το άρθρο 28 στοιχείο β) της σύμβασης περί ΔΝΟ, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (στο εξής: MSC) αποτελεί μηχανισμό εκτέλεσης των καθηκόντων που της ανατίθενται σύμφωνα με την εν λόγω σύμβαση, από τη Συνέλευση του ΔΝΟ ή από το Συμβούλιο του ΔΝΟ, ή κάθε άλλου καθήκοντος, αποδεκτού από τον ΔΝΟ, που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του ανωτέρω άρθρου, το οποίο μπορεί να ανατεθεί στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας βάσει οποιασδήποτε άλλης διεθνούς πράξης. Η MSC, κατά την 112η σύνοδό της, θα εγκρίνει τροποποιήσεις σύμφωνα με το άρθρο VIII στοιχείο β) σημείο iv) σύμβασης SOLAS και το άρθρο VI παράγραφος 2 στοιχείο δ) του πρωτοκόλλου του 1988 για τις γραμμές φορτώσεως.
- (4) Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ, κατά την 112η σύνοδό της, που θα πραγματοποιηθεί από τις 14 έως τις 18 Δεκεμβρίου 2026, πρόκειται να εγκρίνει τροποποιήσεις στο κεφάλαιο V της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) του 1974, το σχέδιο απόφασης MSC.471(101)/Rev.1 σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τους ραδιοφάρους ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRB) ελεύθερης επίπλευσης που λειτουργούν στα 406 MHz, για την εισαγωγή της υπηρεσίας αμφίδρομης επικοινωνίας ως προαιρετικής λειτουργίας, και το σχέδιο απόφασης της MSC σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τη λειτουργία πορείας (R-Mode) των δεκτών πλοίων. Εάν οι προβλεπόμενες πράξεις

της MSC εγκριθούν, θα παράγουν έννομα αποτελέσματα για τα κράτη μέλη που είναι συμβαλλόμενα μέρη του ΔΝΟ, και μπορούν να επηρεάσουν με καθοριστικό τρόπο το περιεχόμενο της ενωσιακής νομοθεσίας.

- (5) Επομένως, είναι απαραίτητο να καθοριστεί η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης κατά την MSC 112.
- (6) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίζει τις τροποποιήσεις του κεφαλαίου V της SOLAS, καθώς έτσι θα επιτευχθεί η δημιουργία πιο ολοκληρωμένης εικόνας όσον αφορά την κατάσταση στη θάλασσα σε παγκόσμιο επίπεδο. Κάθε παράκτιο κράτος θα είναι σε θέση να παρακολουθεί τα ύδατά του ως έναν βαθμό, κάτι το οποίο θα επιτρέψει την ταχύτερη ανταπόκριση σε περιστατικά και την καλύτερη υποστήριξη των ερευνών και των αναλύσεων.
- (7) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει το σχέδιο απόφασης MSC.471(101)/Rev.1 σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τους EPIRB, διότι αυτή η νέα υπηρεσία αναμένεται να βελτιώσει τη λειτουργία των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης (SAR), με αποτέλεσμα τη λήψη καλύτερων και πιο έγκαιρων απαντήσεων κατά τη διάσωση. Η υπηρεσία αμφίδρομης επικοινωνίας μέσω της υπηρεσίας ζεύξης επιστροφής SAR/Galileo θα αποτελέσει μέσο βασικής επικοινωνίας μεταξύ του ναυτικού προσωπικού που βρίσκεται σε κατάσταση κινδύνου και των αρχών συντονισμού της διάσωσης, ώστε να ενισχυθεί το σύστημα προειδοποίησης κινδύνου στη θάλασσα.
- (8) Η Ένωση θα πρέπει να υποστηρίξει το σχέδιο απόφασης σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για την R-Mode, καθώς έτσι θα βελτιωθεί η ασφάλεια της ναυτιλίας με την αντιμετώπιση βλαβών στο παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα πλοήγησης (GNSS) μέσω ενός συστήματος έκτακτης ανάγκης για το GNSS, όπως η R-Mode βάσει συστήματος ανταλλαγής δεδομένων στη ζώνη συχνοτήτων VHF (VDES). Η συνδυασμένη χρήση GNSS και R-Mode, σε σύγκριση με τη χρήση αυτόνομου συστήματος πλοήγησης βασισμένου στο GNSS, θα έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της ανθεκτικότητας ως προς την ακρίβεια, τη διαθεσιμότητα και την ακεραιότητα, και θα καταστήσει ανθεκτική τη λύση που σχετίζεται με τον εντοπισμό θέσης, την ταχύτητα και τον χρονισμό (PVT).
- (9) Η θέση της Ένωσης πρόκειται να εκφραστεί από τα κράτη μέλη της Ένωσης που εκπροσωπούνται στο πλαίσιο της MSC του ΔΝΟ, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να ληφθεί εξ ονόματος της Ένωσης στην 112η σύνοδο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (στο εξής: ΔΝΟ) είναι η συμφωνία ως προς την έγκριση των τροποποιήσεων του κεφαλαίου V της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS) του 1974, του σχεδίου απόφασης MSC.471(101)/Rev.1 σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τους ραδιοφάρους ένδειξης θέσης κινδύνου (EPIRB) ελεύθερης επίπλευσης που λειτουργούν στα 406 MHz, για την εισαγωγή της υπηρεσίας αμφίδρομης επικοινωνίας ως προαιρετικής λειτουργίας, και του σχεδίου απόφασης της MSC σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τη λειτουργία πορείας (R-Mode) των δεκτών πλοίων.

Άρθρο 2

Η θέση που παρατίθεται στο άρθρο 1 διατυπώνεται από τα κράτη μέλη της Ένωσης που εκπροσωπούνται στο πλαίσιο της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του ΔΝΟ, τα οποία ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της Ένωσης.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες,

Για το Συμβούλιο

Ο/Η Πρόεδρος